

Jaarverslag 2025



Inhoudsopgave

3	Maatschappelijke infrastructuur
4	Kerncijfers
5	Raad van Commissarissen
7	Directie en Aandeelhouders
8	Verslag van de Raad van Commissarissen
10	Bestuursverslag
34	Jaarrekening 2025
58	Overige gegevens

Colofon

Fotografie
Groningen Airport Eelde

Vormgeving
Groningen Airport Eelde

Copyright © 2026 Groningen Airport Eelde

Telefoon: 050 – 309 70 70

Groningen Airport Eelde NV
Machlaan 14a
9761TK Eelde

Postbus 50
9765 ZH Paterswolde

KvK: 04049842

E-mail: info@gae.nl

Maatschappelijke infrastructuur

Groningen Airport Eelde is sinds 1931, al 95 jaar, een internationale luchthaven met een belangrijke maatschappelijke en economische rol voor de regio en voor Nederland. De luchthaven streeft ernaar zich te ontwikkelen tot 'GRQ Hydrogen Valley Airport', en zich in te zetten voor de energietransitie en samenwerking met onderwijs, (Noordelijk) bedrijfsleven en andere luchthavens. De komende jaren ligt de nadruk op de maatschappelijke rol, verbreden van het profiel en groei van het passagiersverkeer. In 2025 werd de strategie van de luchthaven verder verankerd en onderbouwd met het door de Staat genomen luchthavenbesluit.

Doelstelling en kernactiviteiten

Groningen Airport Eelde is een van de vier regionale Nederlandse luchthavens van nationale betekenis, wat inhoudt dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag is en er luchtverkeersleiding, Douane en Marechaussee aanwezig zijn. Ook mogen er internationale passagiers- en vrachtluchten en militaire vluchten worden afgehandeld. Vanwege het maatschappelijke en economische belang is Groningen Airport Eelde aangewezen als 'regionale luchthaven van nationale betekenis'.

De belangrijkste taak van de luchthaven is het bieden van veilige infrastructuur voor maatschappelijke vluchten, commerciële luchtvaart, lesverkeer en general aviation. Groningen Airport Eelde huisvest meer dan 50 bedrijven, waaronder een luchtvaartopleiding, een afhandelingsbedrijf, luchtfotografie, een vliegtuigdealer, onderhoudsbedrijven, reisorganisaties en horecabedrijven. Ook zijn er bedrijfsverzamelgebouwen op het terrein, met veel focus op innovatie, duurzaamheid en educatie. Er werken ongeveer 400 FTE op het luchthaventerrein. De luchthaven wil haar rol als vestigingsplaats voor luchtvaart gebonden activiteiten verder versterken met een nieuw bedrijventerrein: Business Park Bravo.

Een belangrijke maatschappelijke taak van Groningen Airport Eelde is het huisvesten van de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). De luchthaven is ook essentieel voor de transplantatie-afdeling van het UMCG, aangezien er regelmatig medische- en donorvluchten worden uitgevoerd. Daarnaast maken reddingsdiensten, diverse onderdelen van het Ministerie van Justitie en Veiligheid, en het Ministerie van Defensie gebruik van de luchthaven.

Missie en visie

Groningen Airport Eelde maakt deel uit van de kerninfrastructuur van (Noord-)Nederland en speelt een cruciale rol voor maatschappelijke instellingen in de regio. De luchthaven draagt actief bij aan de economische ontwikkeling en het vestigingsklimaat. Als belangrijke schakel in het netwerk van verbindingen van (Noord-)Nederland, naast weg, water en spoor, verbindt zij Noord-Nederland met andere belangrijke Europese regio's. De luchthaven richt zich naast passagiersverkeer, lesverkeer, medisch verkeer en educatie, de komende jaren ook op oefeningen, transport en onderhoud voor defensie.

Als regionale luchthaven is zij een broedplaats voor duurzame en innovatieve luchtvaart, en de testlocatie voor waterstofontwikkeling in Nederland. In samenwerking met bedrijven, overheden en kennisinstellingen werkt zij met het NXT Airport programma aan projecten die de luchtvaartsector blijvend veranderen en nieuwe kansen en markten creëren, met onder andere als doel een Airport Campus te realiseren.

Kerncijfers

	2025	2024	2023	2022	2021
Passagiers					
Charter	102.937	104.343	105.579	92.316	28.996
Lijn	0	0	0	0	0
Overig	5.478	5.913	7.254	7.276	3.079
Totaal	108.415	110.256	112.833	99.592	32.075
Vliegbewegingen					
Charter	682	677	638	628	213
Lijn	0	0	0	0	0
Les	44.440	42.616	39.572	42.819	38.309
Overig	14.450	14.721	15.534	16.217	14.773
Totaal	59.572	58.014	55.744	59.664	53.295
Medewerkers					
Fte's	65,5	65,9	62,0	55,6	54,6
Bedrijfsresultaat (in € 1.000)	2025	2024	2023	2022	2021
Havengelden	3.587	3.358	3.187	2.875	1.489
Overige baten ¹	1.579	1.573	1.861	1.149	833
Bedrijfsopbrengsten	5.166	4.931	5.048	4.024	2.323
Personeelskosten	3.674	3.314	3.176	2.566	1.554
Overige kosten	2.367	2.042	2.134	1.735	1.775
Bedrijfslasten	6.041	5.356	5.310	4.301	3.329
Bedrijfsresultaat	-875	-424	-262	-277	-1.007
Balans (in € 1.000)	2025	2024	2023	2022	2021
Immateriële vaste activa	186	190	157	31	29
Materiële vaste activa	6.076	5.994	6.301	9.915	8.075
Financiële vaste activa	1.544	1.466	1.437	1.404	1.218
Vlottende activa	3.300	3.134	4.459	3.487	3.744
Totaal activa	11.106	10.784	12.354	14.837	13.066
Eigen vermogen	8.232	8.977	9.325	9.538	9.494
Langlopende schulden	120	135	150	165	657
Kortlopende schulden	2.754	1.672	2.879	5.134	2.915
Totaal passiva	11.106	10.784	12.354	14.837	13.066

¹ De overige baten zijn inclusief eventuele eenmalige baten

Raad van Commissarissen

M. Boumans, voorzitter

Geboren: 13 november 1974

Functie: Burgemeester gemeente Doetinchem

Nevenfuncties: Vicevoorzitter Vereniging Nederlandse Gemeenten, Voorzitter Achterhoek Ambassadeurs, Vicevoorzitter veiligheidsregio Noordoost-Gelderland, Lid algemeen bestuur Euregio (Gronau) en Euregio Rijn Waal (Kleef), Lid Raad voor de Strafrechttoepassing en Jeugdbescherming, Voorzitter raad van toezicht Phion (Orkest van Gelderland en Overijssel), Voorzitter raad van toezicht Kenniscentrum Sport en Bewegen, Voorzitter raad van toezicht Nederlandse Raad Zwemveiligheid, Lid raad van toezicht Centrum Arbeidsverhoudingen Overheidspersoneel, Lid bestuur erfgoed Landfort

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 15 juli 2025, tot 15 juli 2029

W.J. Mansveld

Geboren: 11 september 1962

Functie: Directeur Veiligheidsregio Groningen

Nevenfuncties: Voorzitter van de Raad van Commissarissen van WoonFriesland, lid van de Raad van Commissarissen van Enexis

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 1 maart 2019, herbenoemd tot 1 juli 2026

T.B. de Vries

Geboren: 6 januari 1954

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Commissarissen Deerns Groep B.V., Lid Raad van Toezicht Beaumont Capital N.V.

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 11 juli 2019, herbenoemd tot 1 juli 2027

L.W.J. Kloosterziel

Geboren: 2 juli 1978

Functie: Directeur Schiphol International en Directeur Strategy & Airport Planning, Royal Schiphol Group
Director and Vice President Schiphol USA inc., Director Schiphol Australia Pty Ltd., Director Schiphol Consulting Inc., Director and Treasurer of Schiphol North America Holding

Nevenfuncties: Bestuurslid AviAssist Foundation, lid Raad van Commissarissen N.V. Holding Businesspark Luchthaven Maastricht, lid Raad van Commissarissen Eindhoven Airport N.V.

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 1 september 2021, herbenoemd tot 1 september 2029

L.J. Klaassen (voorzitter tot 15 juli 2025)

Geboren: 7 februari 1950

Functie: Zelfstandig gevestigd adviseur en toezichthouder

Nevenfuncties: Voorzitter Raad van Toezicht Alliade, Voorzitter Stichting Bijzondere Leerstoel Onderwijsrecht Erasmusuniversiteit, Voorzitter Stichting Veenbrand, Voorzitter Stichting Samen Voor Alle Kinderen, Voorzitter Raad van Toezicht van de Hogeschool KPZ, voorzitter Stichting Luthers Bach Ensemble, Lid Raad van Advies Oranjewoud Export Academy, Onafhankelijk procesbegeleider Omgevingstraject Gasbergingen Grijpskerk en Norg

Nationaliteit: Nederlandse

Benoemd: per 1 maart 2019, herbenoemd tot 1 juli 2025

Functies en nevenfuncties zijn opgenomen voor zover die gedurende (een deel van) het verslagjaar vervuld zijn.



Corendon was in 2025 ook weer één van de belangrijkste partners van de luchthaven voor het passagiersvervoer.

Directie en Aandeelhouders

Directie

M.H. de Groot

Statutair directeur

Aandeelhouders

Per ultimo 2025

Provincie Groningen (30%)

Provincie Drenthe (30%)

FB Oranjewoud Participaties B.V. (26%)

Groningen Airport Eelde N.V. (14%)

Mutaties

In 2025 hebben zich geen mutaties voorgedaan in de samenstelling van de aandeelhouders van Groningen Airport Eelde N.V.

Verslag van de Raad van Commissarissen

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen van Groningen Airport Eelde N.V. bestaat sinds 2021 uit vier personen. In 2025 is de heer Boumans toegetreden tot de Raad en heeft hij de rol van voorzitter overgenomen van de heer Klaassen, die uit de Raad is teruggetreden na afloop van zijn termijn. De Raad heeft in 2025 een geactualiseerd reglement vastgesteld, waarin deskundigheid, onafhankelijkheid en diversiteit van de Raad zijn geborgd. Naar het oordeel van Raad wordt voldaan aan de uitgangspunten van onafhankelijkheid.

Werkzaamheden

De Raad van Commissarissen adviseert de directie, houdt toezicht op het beleid van de directie en op de algemene gang van zaken in de vennootschap en de met haar verbonden onderneming, en vervult de werkgeversrol voor de statutaire directie.

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen meerdere malen vergaderd, in en buiten aanwezigheid van de directie. In de reguliere vergaderingen zijn lopende ontwikkelingen besproken met betrekking tot de strategie, de voortgang van projecten, de commerciële ontwikkeling, financiën en risico's. De Raad heeft in 2025 kennis genomen van het opgezette proces voor risicobeheer. Nationale en internationale ontwikkelingen met betrekking tot defensie worden sinds enkele jaren nauwlettend gevolgd voor wat betreft kansen en bedreigingen.

De leden van de Raad van Commissarissen hebben formeel en informeel contact gehad en online vergaderd met de directie om actuele ontwikkelingen te bespreken en daarover te adviseren. Als onderdeel van de jaarlijkse zelfevaluatie heeft de Raad een vaste agenda en jaarplanning opgesteld en heeft zij een reglement vastgesteld dat is aangepast aan relevante ontwikkelingen en de principes van de meest recente Nederlandse Corporate Governance Code.

Jaarlijks vindt een gesprek plaats over het functioneren van de statutaire directie. De voortgang van verschillende plannen en projecten, duurzame ontwikkeling, het Luchthavenbesluit, personeelsbeleid, commerciële ontwikkeling en de politieke lobby zijn in 2025 onderwerp van gesprek geweest tussen de directie en de Raad van Commissarissen.

Ontwikkelingen in 2025

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich laten informeren over de belangrijkste ontwikkelingen op commercieel, maatschappelijk, politiek en financieel gebied. Ook is regelmatig gesproken over de ontwikkeling van de liquiditeit, investeringen, projecten op het gebied van vastgoedontwikkeling, PFAS en de verduurzaming van de luchtvaart. De Raad heeft geconstateerd dat de groei van het aantal passagiers in 2025 nog achterbleef bij de lange termijn doelstelling, ondanks de verrichte inspanningen. De nationale vliegbelasting, gebrek aan voldoende vliegtuigen en onzekerheid over nationale ontwikkelingen waren daarvan de belangrijkste oorzaken.

De ruimere openingstijden van het in 2025 verkregen luchthavenbesluit en de kansrijkheid van de lobby om de vliegbelasting voor GAE afgeschaft te krijgen, creëren randvoorwaarden voor een aantrekkelijke commerciële positie voor het passagiersverkeer.

De Raad en directie hebben aandacht voor de toenemende regeldruk vanuit cyberwetgeving en weerbaarheid van kritieke infrastructuur, waaronder ook het belang van de beschikbaarheid van voldoende infrastructuur en de slagkracht van Defensie. Al deze ontwikkelingen bieden zowel kansen als bedreigingen, die de directie op haar merites beoordeelt in het licht van de te volgen koers.

Gedurende het verslagjaar heeft de Raad van Commissarissen zich door middel van onder andere rapportages op de hoogte laten stellen van relevante ontwikkelingen op diverse gebieden. De commerciële en daarmee financiële ontwikkeling verliep anders dan geprognosticeerd. De passagiersgroei bleef, met name vanwege de nationale vliegbelasting en gewijzigde bedrijfsmodellen van de touroperators, achter bij de verwachting, terwijl andere inkomstenbronnen wel op het gewenste niveau lagen. Na een periode van jarenlange voorbereiding was het luchthavenbesluit een belangrijke mijlpaal in 2025, en voorwaardelijk voor de lange termijn commerciële ambities. Met betrekking tot de vastgoedontwikkeling, als aanvullende bron van inkomsten, constateerde Raad vorig jaar al dat de ruimtelijke procedure een opgave is die meerdere jaren in beslag neemt. De beschikbare subsidies van de Staat (totaal € 13 mln) voor ontsluiting van een nieuw bedrijventerrein, de veilige ontsluiting van de luchthaven, de herinrichting van het voorterrein en het realiseren van de OV hub, zijn in 2025 een stap dichterbij gekomen. In 2025 is een stevig fundament gelegd voor de uitwerking van de plannen, dat in 2026 moet leiden tot een besluit van de Gemeente Tynaarlo over de vergunningen voor de vastgoedontwikkeling.

Vanuit het risicoperspectief moet de Raad van Commissarissen nog steeds constateren dat de liquiditeit kwetsbaar is en afhankelijk blijft van subsidies en bijdragen. De investeringscapaciteit is lager dan gewenst. Met de beschikbare subsidies is de continuïteit van de luchthaven op dit moment voldoende geborgd. Daarnaast is de directie bezig met een verbreding van activiteiten en aanvullende subsidies en inkomstenbronnen. Naast de liquiditeit ziet de Raad ook de nationale vliegbelasting en nieuwe wetgeving als een punt van zorg.

Preadvies bij de jaarrekening

Het door de directie opgestelde jaarverslag met de jaarrekening over 2025, voorzien van accountantsverslag en controleverklaring, wordt op 11 mei 2026 door de Raad van Commissarissen met de directie en de controlerende accountant besproken. De jaarrekening is gecontroleerd door de accountants van Bentacera Registeraccountants B.V., die voor de jaarrekening over 2025 een goedkeurende verklaring hebben afgegeven.

Over 2025 bedroeg het nettoresultaat van de vennootschap € 744.959 negatief. De Raad van Commissarissen legt de jaarrekening over het verslagjaar 2025 ter goedkeuring voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, te houden op 18 juni 2026, waarbij zij voorstelt het nettoresultaat ten laste te brengen van de overige reserves. Tevens stelt de Raad voor om decharge te verlenen aan de directie voor het gevoerde beleid en aan de Raad van Commissarissen voor het gehouden toezicht.

Ten slotte spreekt de Raad van Commissarissen aan directie en medewerkers haar waardering uit voor hun inzet en betrokkenheid gedurende het verslagjaar.

Namens de Raad van Commissarissen,

Eelde, 4 mei 2026

Mr. M. Boumans MBA MPM, voorzitter

Bestuursverslag

Samenvatting financieel resultaat

De havengelden, belangrijkste bron van inkomsten van de luchthaven, stegen, ondanks een kleine afname van het aantal vervoerde passagiers, met 6,8% tot € 3.586.740. De totale bedrijfsopbrengsten liggen met € 5.165.905 4,8% hoger dan in 2024, voornamelijk als gevolg van hogere havengelden en opbrengsten uit de brandstofconcessie. Het lastenniveau van 2025 lag met € 6.041.308 12,8% hoger dan in het voorgaande jaar. De belangrijkste oorzaken daarvan waren hogere personeelskosten, en de hogere kosten voor onderhoud van gebouwen en terreinen. Het nettoresultaat van de vennootschap kwam uit op € 744.959 negatief.

Algemene informatie en organisatie

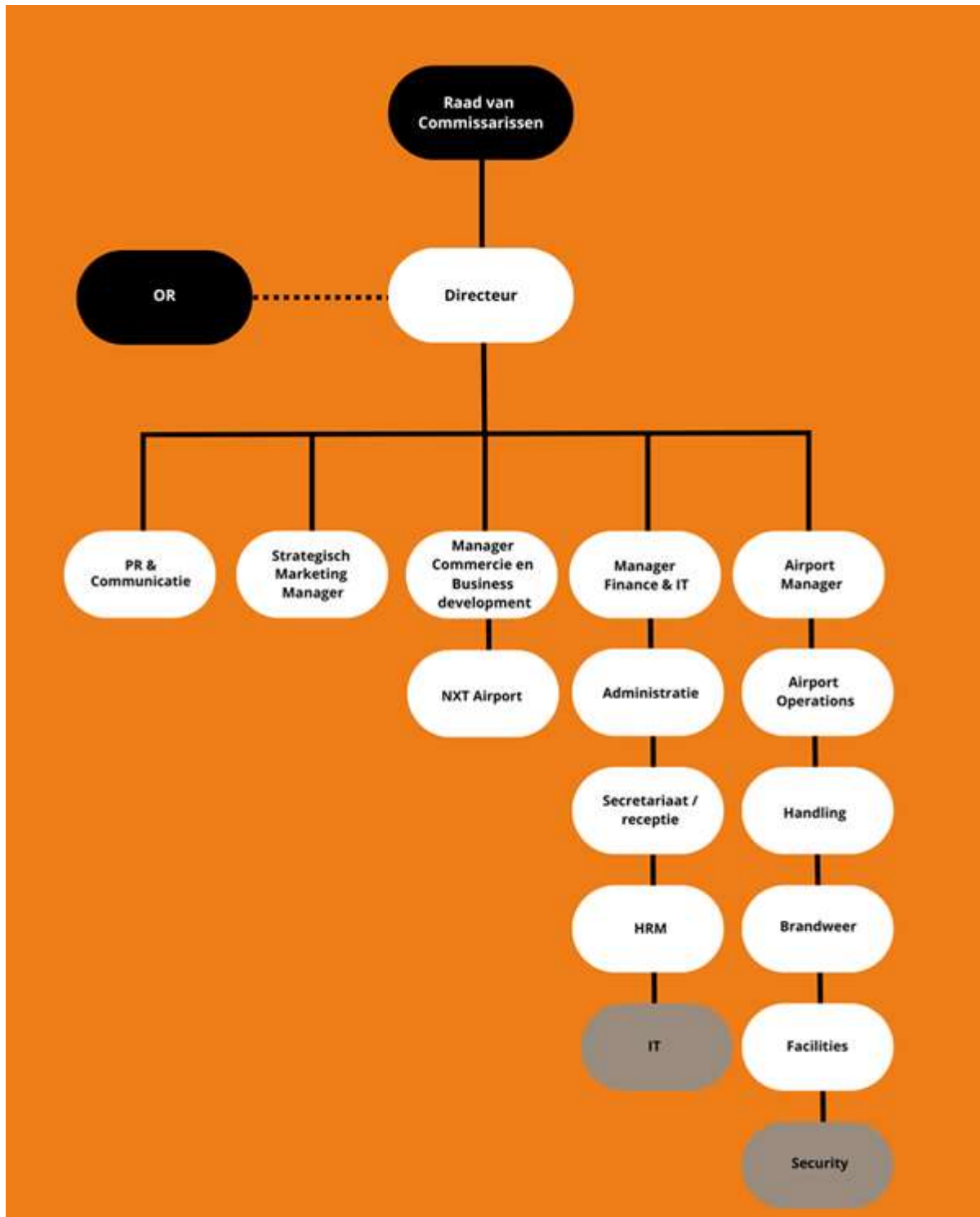
Groningen Airport Eelde is een naamloze vennootschap met als doel het uitoefenen van het luchthavenbedrijf. Zij is exploitant van het aangewezen luchtvaartterrein “Eelde” in de kop van Drenthe. Als één van de regionale Nederlandse luchthavens die de status “van nationale betekenis” hebben, is ze zowel onderdeel van de Noordelijke als nationale luchtvaartinfrastructuur. Groei van het passagiersverkeer, doorontwikkeling van de maatschappelijke rol, ruimte creëren voor vastgoedontwikkeling, groei van onderwijsactiviteiten op de luchthaven en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart zijn de belangrijkste onderwerpen van de strategie. Daarnaast zijn de recente geopolitieke ontwikkelingen aanleiding om, gezien de maatschappelijke rol, expliciet te onderzoeken waar Groningen Airport Eelde Defensie kan ondersteunen.

De luchthaven is een vestigingsplaats voor voornamelijk luchtvaart gerelateerde bedrijven en instellingen voor het uitoefenen van een onderneming, het verzorgen van opleidingen en maatschappelijke functies in brede zin. Daarmee is zij belangrijk voor het vestigingsklimaat en werkgelegenheid in de regio. De luchthaven heeft de ambitie om met een nieuw bedrijventerrein, “Business park Bravo”, het beschikbare areaal voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid met 10 tot 15 hectare uit te breiden.

Het bieden van een veilige luchthaveninfrastructuur, de afhandeling van commerciële en maatschappelijke luchtvaart en het beschikbaar stellen van vastgoed als vestigingsplaats vormen de kernactiviteiten van de onderneming. Ook het faciliteren van kennisinstellingen en maatschappelijke functies, en de ontwikkeling van de duurzame luchtvaart rekent zij tot haar primaire taken. Groningen Airport Eelde wil voorop lopen op het gebied van de verduurzaming van de luchtvaart, waarop zij zich met name op waterstof-toepassingen richt. De luchthaven verbindt sterke regionale en nationale partners voor educatie, waterstof en samenwerking in brede zin.

Het commerciële zwaartepunt ligt bij het passagiersverkeer en waar mogelijk op voor de regio waardevolle lijnverbindingen. Daarnaast faciliteert de luchthaven general aviation inclusief lesverkeer, maatschappelijk verkeer en onderhoud van vliegtuigen, in combinatie met vastgoedontwikkeling. De strategie van de luchthaven richt zich op deze (brede) mix van activiteiten en is daarmee het meest kansrijk en passend bij de rol van de luchthaven. De exacte invulling is deels afhankelijk van politieke en sectorale ontwikkelingen. Defensie als potentiële partner is een traject dat de komende periode wordt verkend. De bestaande samenwerking met onderwijsinstellingen wordt in de toekomst verder uitgebreid, wat moet leiden tot een volwaardige Airport Campus met participatie van luchtvaartondernemingen die gevestigd zijn of worden op het luchthaventerrein. Droning en het opleiden van vliegtuigmonteurs en security-medewerkers zijn daarvan voorbeelden.

De primaire onderdelen van de organisatie zijn de operatie (havendienst, handling, brandweer, facilities en security), business development en marketing, en de staf en ondersteuning (administratie, HRM, receptie en secretariaat en IT). Per eind 2025 waren 65,5 FTE werkzaam bij de luchthaven, waarmee de bezetting ten opzichte van het voorgaande jaar met 0,4 FTE is afgenomen. Begin 2025 is een verandering van de inrichting, omvang en aansturing van de commerciële afdeling doorgevoerd met als doel de commerciële focus en slagkracht te vergroten. Navolgend is het organogram van Groningen Airport Eelde opgenomen.



Ondernemingsraad

De medewerkers van Groningen Airport Eelde worden onder andere vertegenwoordigd door de Ondernemingsraad. Voor de Ondernemingsraad was 2025 een jaar met verschillende gezichten. Er zijn verschillende onderwerpen behandeld; zoals de organisatiewijziging van de afdeling Marketing die eind 2024 in gang was gezet, en diverse aangepaste regelingen waar advies over is gegeven. De druk die de werkzaamheden van de Ondernemingsraad met zich meebrengt heeft ook haar tol geëist. In april heeft één lid zich teruggetrokken om een betere werk-privé balans te krijgen. Omdat een vervangend lid zich niet snel aandienende, is in overleg met de Directie besloten met vier leden door te gaan tot de OR-verkiezingen van 2026. Doordat in oktober nog één lid stopte met de Ondernemingsraad omdat zijn contract begin 2026 ten einde kwam, ging de Ondernemingsraad met drie leden verder. In het eerste kwartaal van 2026 wordt gestart met verkiezingen voor de Ondernemingsraad.

De Ondernemingsraad heeft vernomen dat er vorig jaar veel positieve gesprekken geweest zijn met het Noorderpoort, wat geleid heeft tot een nieuwe samenwerking. Sinds begin 2025 is deze opleidingsinstelling gevestigd op Groningen Airport Eelde en gestart met de opleiding luchtvaartdienstverlening, die voorheen op de locatie Euroborg werd gegeven. Deze samenwerking was een stimulans voor de busverbinding tussen Groningen Centrum en de luchthaven. Groningen Airport Eelde heeft in 2025 stagiaires begeleid, hiervoor is een aantal medewerkers van Groningen Airport Eelde als praktijkbegeleider opgeleid door het Noorderpoort.

De Ondernemingsraad heeft ondanks de kleine bezetting in 2025 weer gebruik gemaakt van trainingsmogelijkheden. De trainingen zijn zowel intern (gesprekstechnieken) als extern (OR kennis) gevolgd. Deze opleidingen geven de Ondernemingsraad handvatten en richtlijnen voor toekomstige versterking.

Binnen de organisatie van Groningen Airport Eelde heeft zich in 2024 een pilot bij de marketingafdeling voorgedaan, twee leden van de raad hebben in een onafhankelijke rol de evaluatie van deze pilot geleid. Deze evaluatie is door zowel het management als de betreffende medewerkers als zeer positief ervaren. De uitkomst was dat de afdeling Marketing volledig is veranderd van opzet en er sinds begin 2025 een nieuwe strategisch Marketingmanager is gestart. Ook werd een tweede persoon toegevoegd aan de afdeling business development voor het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen. De Ondernemingsraad volgt deze ontwikkeling met belangstelling.

De Ondernemingsraad constateerde dat het vluchtaanbod voor 2026 niet uitgebreid zal worden, maar dat eerder vluchten geschrapt zullen worden, wat zorgen baart. De intentie van Groningen Airport Eelde is gericht op groei maar wordt op dit moment nog niet waargemaakt. Er is nog geopolitieke onrust en ook de binnenlandse politiek geeft geen stevig fundament. Door de druk van wet- en regelgeving en bijvoorbeeld de gevonden PFAS duurt het lang om projecten te kunnen starten. Dit werkt het ondernemerschap op de luchthaven tegen.

Voor het jaar 2026 spreekt de Ondernemingsraad de hoop uit dat het management team de missie en visie en daarmee de kernwaarden vanuit het cultuurprogramma goed overdraagt op de medewerkers van de organisatie. De Ondernemingsraad vindt het belangrijk dat iedere werknemer van de luchthaven zich veilig, vertrouwd en welkom voelt op Groningen Airport Eelde.

Corporate Governance

De directie is belast met het bestuur van de vennootschap. De Raad van Commissarissen adviseert de directie en houdt toezicht op het beleid van de directie en de algemene gang van zaken. Zij staat de directie met raad terzijde. De Raad van Commissarissen en directie hebben uitgesproken de beginselen van de Nederlandse Corporate Governance Code te onderschrijven, aangepast aan de structuur, aard en omvang van de vennootschap. In afwijking van de bepalingen van de Nederlandse Corporate Governance Code die betrekking hebben op een auditcommissie, bezoldigingscommissie en een selectie- en benoemingscommissie, worden deze commissies gevormd door de voltallige Raad van Commissarissen tenzij de Raad van Commissarissen anders besluit.

De Raad van Commissarissen heeft in 2025 het hernieuwde 'Reglement Raad van Commissarissen Groningen Airport Eelde NV' vastgesteld. De vennootschap kent geen klokkenluidersregeling, maar een regeling vertrouwenspersoon. De Raad van Commissarissen vervult de werkgeversrol jegens de statutaire directie, waarmee jaarlijks een functioneringsgesprek wordt gevoerd.

Ontwikkelingen en resultaat

Algemeen

Het passagiersverkeer vormt de belangrijkste bron van inkomsten van de luchthaven. De internationale markt voor passagiersverkeer vertoonde een gestage groei. De vraag is sterk, maar Nederlandse luchthavens - vooral in de grensstreken - ondervinden concurrentie van buitenlandse luchthavens met een lagere vliegbelasting en ruimere openingstijden. Daarnaast is het model van touroperators aan het veranderen. Waar kort na de Coronapandemie de pakketreis weer in opkomst was, is er momenteel weer een trend naar de zogenaamde 'self packaging holiday's', waarbij reizigers met een losse vlucht en accommodatie zelf hun reis samenstellen. Hierdoor wordt de invloed van pakketreizen en touroperators minder groot, wat betekent dat touroperators zoals TUI en Corendon het moeilijk hebben. Luchtvaartmaatschappijen zoals Transavia, Easyjet, maar ook TUI Airlines en Corendon Airlines zijn meer aan zet, waardoor er druk op tarieven ontstaat. Voor de onderhandelingen voor bijvoorbeeld 2027 die nog lopen wordt over kortingen gesproken om, ondanks de hoge vliegbelasting, toch commercieel aantrekkelijk te zijn voor luchtvaartmaatschappijen. Pas na de zomer van 2026 wordt duidelijk welke bestemmingen en luchtvaartmaatschappijen in 2027 vanaf Groningen Airport Eelde vliegen.

Door de hoge Nederlandse vliegbelasting, de veranderende markt en de neiging om 'slots' vast te houden op grotere en volle luchthavens, wist Groningen Airport Eelde in 2025 dan ook niet te profiteren van de groei van de passagiersmarkt. In plaats van de verwachte groei was sprake van een krimp van 1,7% van het passagiersverkeer ten opzichte van 2024. De gemiddelde bezettingsgraad van 88% was in 2025 wel weer uitstekend te noemen.

Net als voorgaande jaren was Gran Canaria de enige jaarrond bestemming. Met een bezettingsgraad van 95% presteerde deze bestemming in 2025 wederom erg goed. Daarnaast werden de typische zomerbestemmingen aangeboden: het Turkse Antalya en Alanya, Mallorca, Kreta, de Kanaaleilanden, Burgas en Kos. In de zomer van 2025 werd een nieuwe bestemming geïntroduceerd door het op de luchthaven gevestigde reisbureau BBI Travel: het Ierse Knock.



De eerste vlucht naar Knock in Ierland in 2025.

Gedurende de winter worden sinds enkele jaren wekelijks wintersportvluchten naar Scandinavian Mountains Airport aangeboden door BBI Travel, ook in de winters van 2024-2025 en 2025-2026 liep deze bestemming goed. In de winter van 2024-2025 kwam er een nieuwe zonbestemming van Corendon bij: het Egyptische Hurghada. Deze bestemming werd in december 2024 volop geboekt, maar door een te korte marketingtijd is de serie door Corendon begin 2025 ingekort, en niet teruggekeerd.

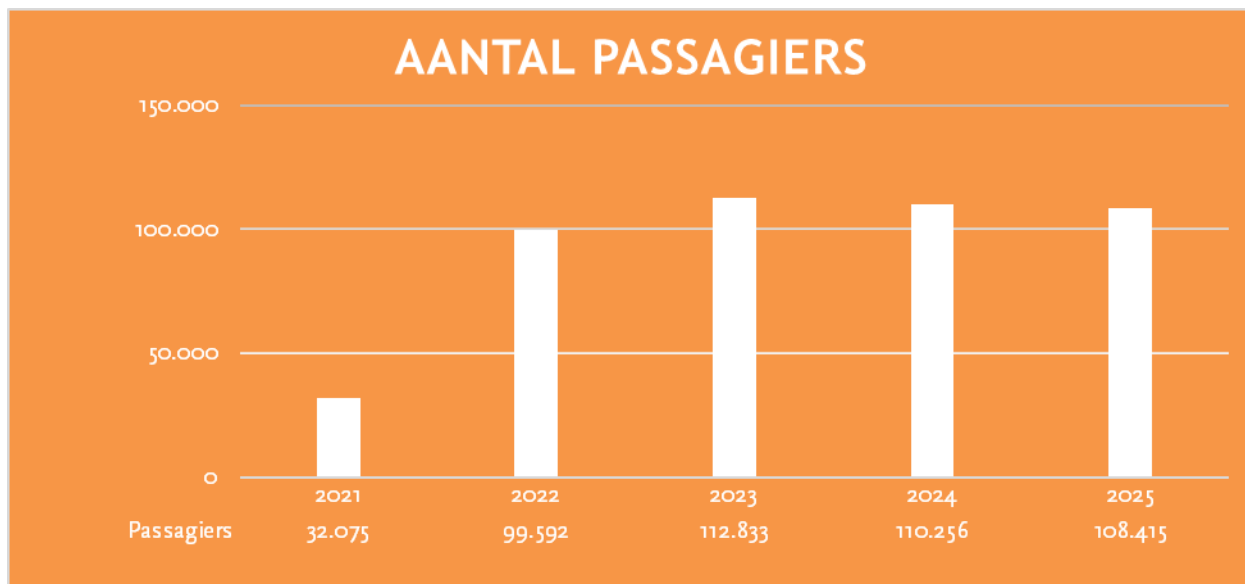
Naast het charterverkeer is Groningen Airport Eelde een belangrijke lesvluchthaven. In 2025 was 74,6% van het totale aantal vliegbewegingen een lesvlucht. Het betreft vooral lesvluchten van de op de luchthaven gevestigde KLM Flight Academy, hoewel ook lesvluchten vanaf andere luchthavens gebruik maken van Groningen Airport Eelde. Het lesverkeer nam in 2025 met 4,3% toe in omvang ten opzichte van 2024.

De bezetting van het vastgoed was gedurende 2025 uitstekend te noemen. Er is regelmatig vraag naar vastgoed, in huur of erfpacht of in de vorm van een bouwkaai, vooral naar hangaars en soms naar kantoorruimte. Er is al jaren geen leegstand van het vastgoed op de luchthaven: alle daartoe beschikbare ruimte is verhuurd of in erfpacht uitgegeven. Om tegemoet te komen aan de vraag naar nieuw luchtvaart gebonden vastgoed op de luchthaven, is in 2023 een start gemaakt met de ontwikkeling van Business Park Bravo: een bijna 15 hectare groot terrein voor hangaars.

In 2025 is verder gewerkt aan de voorbereiding van het bestemmingsplan voor Business Park Bravo, vanuit een totaalvisie op het gehele luchthaventerrein die de strategie ondersteunt. Er is een masterplan voor ruimtelijke ontwikkeling opgesteld en een landschapsvisie. Daarnaast is de verkeerstechnische ontsluiting van de luchthaven her-ontworpen, met ruimte voor een OV-hub. Ook ruimte voor kantoren, de Airport Campus, een waterstoftankstation en de herontwikkeling van het voorterrein zijn ambities waar de luchthaven verder aan werkte in 2025. Na enkele jaren voorbereiding, zal in 2026 het besluitvormingstraject bij de Gemeente Tynaarlo plaatsvinden.

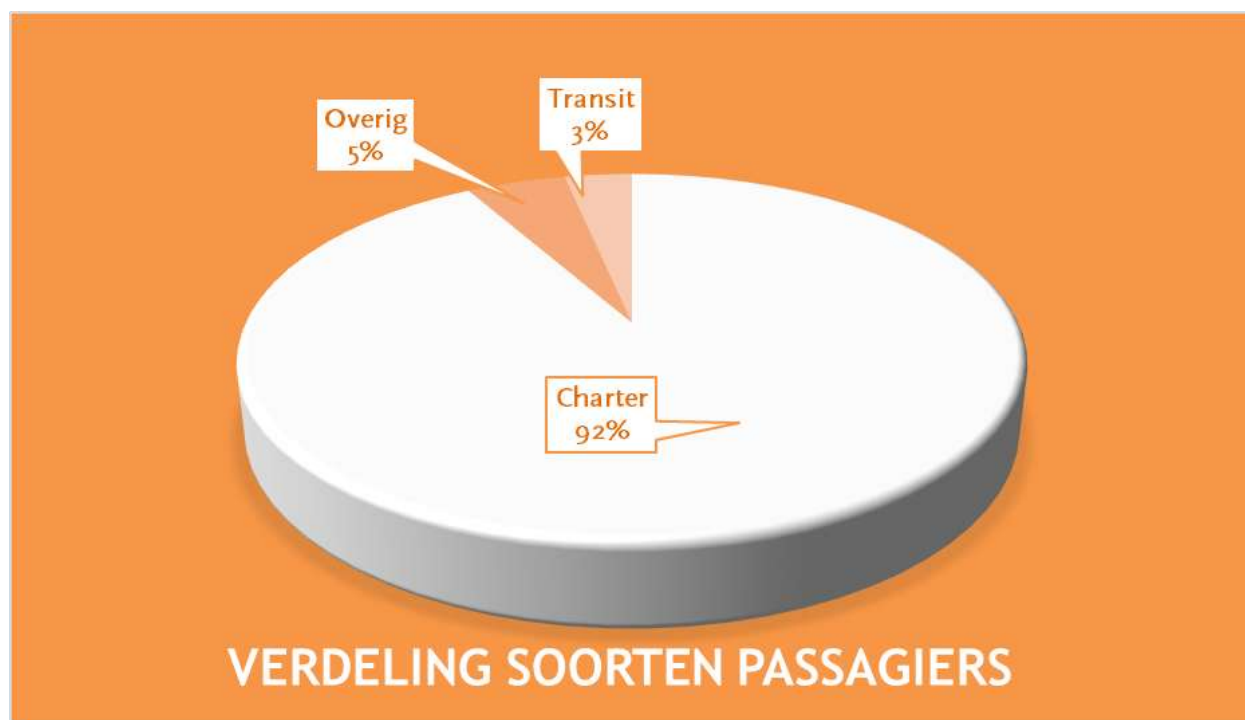
Commerciële ontwikkeling

De ontwikkeling van het aantal passagiers over de afgelopen vijf jaren is hieronder weergegeven.



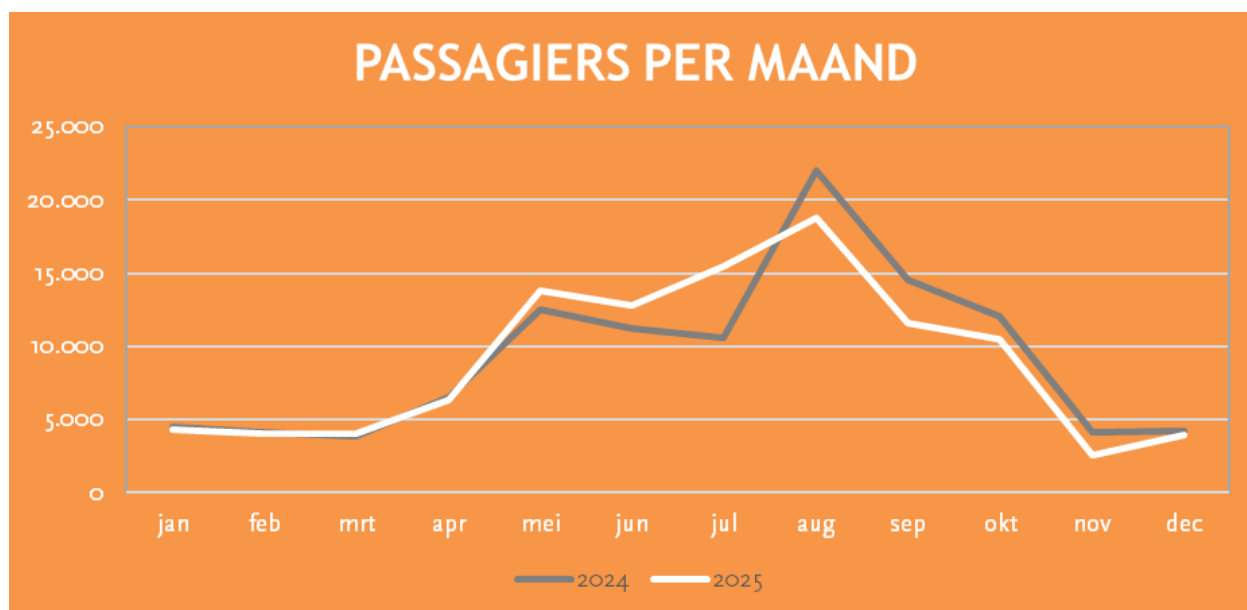
Het passagiersverkeer heeft vanuit commercieel perspectief de meeste focus van de luchthaven. Gedurende het jaar 2025 zijn 108.415 passagiers vervoerd, een afname van 1,7% ten opzichte van 2024. Corendon maakt in 2025-2026 een duidelijke keuze voor Duitse grensluchthavens, waar de vliegbelasting lager is dan in Nederland.

Er zijn 102.937 passagiers in 2025 op chartervluchten vervoerd, inclusief inkomende transitpassagiers. Het aantal overige passagiers, op privé- en zakenvluchten, eenmalige charters en dergelijke, bedroeg 5.478 in 2025 en lag daarmee 1,8% onder het niveau van het 2024.



Het aantal vervoerde passagiers is niet gelijk over het jaar verdeeld en kent een sterk seizoenpatroon. In het zomerseizoen, van mei tot en met oktober, werd 76,6% van het totale aantal passagiers vervoerd. Net als 2024 was in 2025 augustus de drukste maand, met 19.060 vervoerde passagiers. Ook het voor- en naseizoen zijn erg belangrijk. Sinds een aantal jaren is een trend zichtbaar dat het naseizoen steeds langer duurt, tot na de herfstvakantie. Het ‘zomerseizoen’ in de luchtvaart loopt dan ook van april/mei tot en met oktober.

In de onderstaande grafiek wordt de ontwikkeling van het aantal passagiers per maand in 2025 vergeleken met 2024. In beide jaren is een duidelijke zomerpiek zichtbaar. In de zomermaanden worden soms speciaal extra parkeerterreinen geopend voor het grotere aantal passagiers.

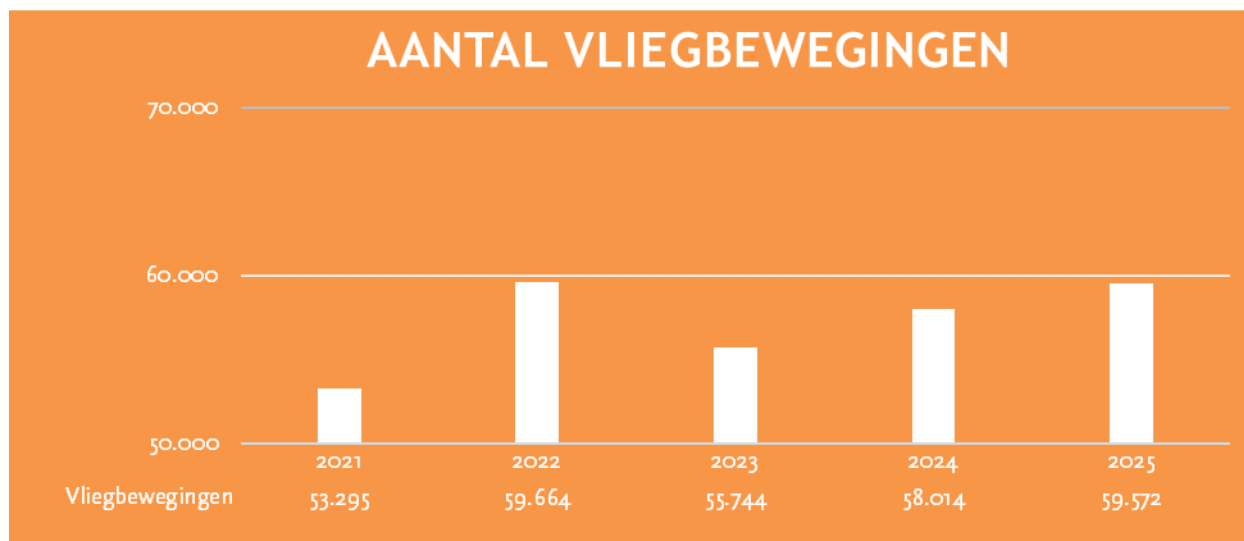


Naast het aantal vervoerde passagiers is het aantal vliegbewegingen (starts en landingen) een belangrijke graadmeter voor de activiteit op de luchthaven. Daarbij neemt het lesverkeer een prominente plaats in. Met 59.572 vliegbewegingen in 2025 nam het aantal bewegingen ten opzichte van het voorgaande jaar met 2,7% toe. Vooral de toename van het lesverkeer droeg bij aan deze groei.

Het grootste deel van de vliegbewegingen op de luchthaven bestaat uit lesbewegingen. Met 44.440 lesbewegingen maakten deze 74,6% van het totale aantal vliegbewegingen van 2025 uit. Het lesverkeer nam in 2025 toe met 4,3% ten opzichte van 2024. Het lesverkeer is deels afhankelijk van weersomstandigheden en volgt een seizoenpatroon. De KLM Flight Academy is de belangrijkste gebruiker van de luchthaven, maar ook andere lesvluchten van op de luchthaven gevestigde bedrijven en van vliegscholen van andere luchthavens zoals Lelystad Airport maken gebruik van Groningen Airport Eelde.

Het aantal vliegbewegingen van chartervluchten in 2025 bedroeg 682, dit is 0,7% meer dan in 2024. Omdat ten opzichte van 2024 de gemiddelde bezettingsgraad 1% lager lag, leidde een toename van het aantal vluchten niet tot een toename van het aantal passagiers. De overige luchtvaart (general aviation) nam met 11.783 vliegbewegingen af met 0,6% ten opzichte van 2024.

Het verloop van het aantal vliegbewegingen op Groningen Airport Eelde over de afgelopen 5 jaar is onderstaand weergegeven.



De op Groningen Airport Eelde gestationeerde traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team van het Universitair Medisch Centrum Groningen (MMT UMCG) heeft in 2025 2.667 vliegbewegingen uitgevoerd, 7,0% minder dan in 2024. Voor het gebruik van de luchthaven buiten de openstellingstijden is ten behoeve van de traumahelikopter een speciale regeling van kracht, waarbij opkomst van operationele diensten en luchtverkeersleiding niet is voorgeschreven.

De luchthaven is buiten de vergunde openingstijden ('s nachts) gesloten, behalve voor medische vluchten. De enige andere vluchten die buiten openingstijden mogen worden uitgevoerd zijn wettelijk bepaald in de vergunning: luchtvaartuigen die in nood verkeren of ten behoeve van reddingsacties, hulpverlening of medische doeleinden worden ingezet, indien een onmiddellijke start of landing is vereist. Vooral ambulancevluchten voor het Universitair Medisch Centrum Groningen in het kader van orgaantransplantaties worden uitgevoerd in de nacht. In totaal zijn in 2025 215 vliegbewegingen voor ambulancevluchten uitgevoerd, waarvan 28 in de nacht. Dat zijn meestal internationale vluchten uitgevoerd in het kader van een spoedeisende orgaantransplantatie in het UMCG. Het kan dan gaan om transport van organen en/of een gespecialiseerde arts of team van artsen, waarbij de organisatie Eurotransplant is betrokken.

Ook andere vluchten met een maatschappelijke rol worden vanaf Groningen Airport Eelde uitgevoerd, bijvoorbeeld politievluchten, overheidsvluchten en vluchten voor Defensie met transportvliegtuigen en helikopters. Vaak gaat het om helikopters die boven de Noordzee actief zijn en komen tanken. Militaire jachtvliegtuigen zijn niet vergund om de luchthaven te gebruiken, tenzij sprake is van een calamiteit waarbij een directe landing noodzakelijk is. Dit is in 2025 niet voorgekomen.

Financieel resultaat

De havengelden zijn de belangrijkste bron van inkomsten van de luchthaven. Een toename van het aantal vliegbewegingen en een stijging van de tarieven, zorgde voor een toename van 6,8% van de havengelden tot € 3.586.740, ondanks een kleine afname van het aantal vervoerde passagiers. De landingsgelden, passagiersvergoedingen en afhandelingsvergoeding zijn daarin de belangrijkste componenten. Op basis van het maximaal gecertificeerde startgewicht van een vliegtuig wordt het landingsgeld berekend. Daarnaast wordt een vergoeding per vertrekkende passagier in rekening gebracht bij luchtvaartmaatschappijen. Ook de opbrengst van de afhandeling van vliegtuigen: dienstverlening zoals catering, schoonmaak, laden en lossen van bagage, de-icing en het begeleiden van passagiers, valt onder de havengelden.

De opbrengsten uit vastgoed **bedroegen € 720.671** en lagen 0,8% lager dan in 2024. De bedrijfsbeëindiging van een huurder van kantoorruimte en lagere inkomsten uit de horeca-concessie, lagen daar aan ten grondslag. Vrijwel alle vastgoed op de luchthaven was bezet of in optie gedurende 2025. Erfpacht, verhuur van panden en concessies voor afhandeling, horeca en grasland waren de belangrijkste opbrengsten. De commissie op brandstofverkopen nam ten opzichte van 2024 toe met 11,3% **tot € 239.651** als gevolg van het zogenaamde tankering-verbod: het verbod om vliegtuigbrandstof van een bestemming met relatief goedkope brandstof mee te nemen. De overige bedrijfsopbrengsten bedroegen € 618.843 en bestaan voornamelijk uit opbrengsten van parkeren van personenwagens. Ook boeterente op debiteuren en eenmalige baten maken deel uit van de overige bedrijfsopbrengsten. Ten opzichte van 2024 lagen deze opbrengsten lager, omdat in 2024 sprake was van een eenmalige vrijval van een subsidie met betrekking tot de baanverlenging die in 2024 is vastgesteld.

De totale bedrijfsopbrengsten liggen met € 5.165.905 4,8% hoger dan in 2024, voornamelijk als gevolg van hogere havengelden en opbrengsten uit de brandstofconcessie.

Het lastenniveau van 2025 **lag met € 6.041.308** 12,8% hoger dan in het voorgaande jaar. De personeelskosten namen met 10,8% **toe tot € 3.673.588**, voornamelijk als gevolg van hogere salariskosten en de hogere inleenkosten van security-diensten. Doordat relatief veel passagiersvluchten plaatsvonden in de avonduren of het weekend, lagen de tarieven en toeslagen hoger. De afschrijvingskosten kwamen **met € 358.376** 0,9% hoger uit dan 2024. De overige bedrijfskosten namen met 19,1% toe tot € 2.009.344. De kosten van onderhoud van gebouwen en terreinen namen vooral toe als gevolg van meer correctief onderhoud. In de toelichting op de jaarrekening is een nadere specificatie van de verschillende kosten opgenomen.

In 2025 is door lokale overheden een subsidie beschikbaar **van € 3.726.000** als tegemoetkoming voor NEDAB-kosten en NEDAB-investeringen. Deze Niet Economische Diensten van Algemeen Belang, voornamelijk de kosten van brandweer en security, zijn typische overheidstaken die de luchthaven verricht in het algemeen belang en waarvoor volgens de Europese richtlijn een tegemoetkoming mag worden ontvangen. De werkelijke kosten die in 2025 zijn **gemaakt voor brandweer en security bedroegen € 3.840.038**, die voor € 3.726.000 zijn gesubsidieerd. De NEDAB subsidie is als negatieve kosten in de van toepassing zijde kostensoorten verantwoord. In de toelichting op de jaarrekening wordt deze subsidie nader toegelicht.

In 2025 is een netto rentebate van 52.746 gerealiseerd, grotendeels afkomstig van de rente op spaartegoeden.

Het jaar 2025 wordt afgesloten met een negatief resultaat voor belastingen van € 822.657. Een mutatie in de actieve belastinglatentie leidt in 2025 tot een positief resultaat op de belastingen van € 77.698. Er is geen vennootschapsbelasting verschuldigd over 2025. Het nettoresultaat van de vennootschap over 2025 is € 744.959 negatief.

Investerings

In 2025 is voor een bedrag van € 732.483 geïnvesteerd in materiële vaste activa en voor een bedrag van € 6.191 in immateriële vaste activa. De investering in immateriële vaste activa betreft een project dat meerdere jaren loopt, te weten de aanvraag voor een ontheffing van de ACM voor een gesloten distributiesysteem voor elektriciteit en gas.

De reguliere investeringen in 2025 hadden voornamelijk een noodzakelijk karakter: vanuit wet- en regelgeving of vanuit veiligheid en uitbreiding c.q. continuïteit van de operatie. Met name het onderhoud van gebouwen, terreinen en installaties van de luchthaven vergt jaarlijks investeringen. In 2025 kwam daar nog de (verplichte) investering bij in emissie loos afhandelingsmaterieel.

Voor een bedrag van € 98.410 is geïnvesteerd in gebouwen, voornamelijk in de toiletgroepen en security-lane in de passagiersterminal. Voor een bedrag van € 47.020 zijn installaties preventief of correctief vervangen of onderhouden. Het betrof voornamelijk installaties voor koeling en verwarming, verlichting en enkele laadpalen.

In andere bedrijfsmiddelen is € 316.519 geïnvesteerd in 2025. Het betrof reguliere vervanginvesteringen voor bijvoorbeeld kantoormeubilair, gereedschappen en ICT-hardware vanuit een vervangingsproject waarbij een nieuwe ICT-omgeving is ingericht. Daarnaast is in emissie loos handling materieel geïnvesteerd; een elektrische ground power unit (aggregaat) en een belt-loader (bagageband naast het vliegtuig). Correctief is geïnvesteerd in een nieuwe dagtank voor het noodstroomaggregaat en in oefenmateriaal en redgereedschap voor de brandweer.

De investeringen in lopende projecten, voor een bedrag van € 270.534, hielden voornamelijk verband met de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein 'Business park Bravo', waarvoor de bestemming moet worden gewijzigd, en de herinrichting van het voorterrein van de luchthaven met een OV-hub. Daarnaast is het vervangen van de bestaande regelaars voor de baanverlichting door tweedehands exemplaren die van Schiphol zijn gekregen, een omvangrijk project dat doorloopt van 2025 naar 2026.

Eind 2024 is het traject gestart voor de aanschaf van drie nieuwe brandweerwagens (crashtenders). De kosten van de openbare Europese aanbesteding (€ 17.560) zijn verantwoord onder de lopende investeringen. De aanbesteding is gewonnen door Ziegler uit Winschoten. In april 2025 is een overeenkomst afgesloten voor de aanschaf van drie brandweervoertuigen. De productie is in het najaar van 2025 gestart, met verwachte levering eind 2026. De investering wordt met een NEDAB-subsidie bekostigd. De financiële verwerking van deze investering wordt in de toelichting op de jaarrekening nader toegelicht onder de 'niet uit de balans blijvende verplichting'. Daar wordt ook de investering toegelicht in een speciaal voertuig voor passagiers die ondersteuning nodig hebben om aan boord van een vliegtuig te komen, en waar in 2025 een verplichting voor is aangegaan.

Financiële risico's en onzekerheden

In 2025 heeft Groningen Airport Eelde het 'enterprise risk management' opgezet; een manier om integraal en continu risico's te identificeren, te beheersen en te monitoren. Financiële risico's zijn één van de belangrijkste algemene risico's. Voortvloeiend uit gevolgen van wet- en regelgeving, benodigd onderhoud aan infrastructuur en materieel, ambities van duurzaamheid en commerciële groei, moeten vaak keuzes worden gemaakt waar de beschikbare financiële middelen wel en niet op worden ingezet. Daarnaast bestaat een afhankelijkheid van subsidies, Provinciaal en van de Staat.

De komende jaren dient geïnvesteerd te worden in onderhoud, de gevolgen van nieuwe wet- en regelgeving, bereikbaarheid en groei. Een rendabele financiële exploitatie en/of aanvullende inkomstenbronnen zijn nodig om voldoende kasstroom te genereren om te kunnen investeren in duurzaamheid en groei. Het uitblijven van de geprognoseerde groei van de belangrijkste omzetbron, het passagiersverkeer, met daarbij minder afhankelijkheid van enkele luchtvaartmaatschappijen, is het belangrijke risico dat druk kan geven op de exploitatie en beschikbare middelen. De beschikbare liquiditeit is de belangrijkste graadmeter van dit risico. Daarnaast is druk van wet- en regelgeving en vertraging van projecten voor vastgoedontwikkeling een relevant aanvullend financieel risico.

Het financiële risico is daarmee grotendeels de uitkomst van andere kwetsbaarheden: tegenvallers, noodzakelijke investeringen en het materialiseren van andere risico's. Er is vooral verbondenheid met het risico op uitblijven van commerciële groei en deels met verplichte investeringen vanuit wet- en regelgeving. De strategie van de onderneming is daarom gericht op commerciële groei - zowel van de luchtvaart als vastgoedontwikkeling - en op verbreding van de diversiteit aan inkomstenbronnen.

Twee andere risico's uit de risico top-drie zijn de toenemende druk van wet- en regelgeving en de omvang van de organisatie die zorgt voor kwetsbaarheid op het gebied van beschikbaarheid, ongewenst verloop en verzuim. Daarbij heeft de luchthaven te maken met algemene of specifieke wetgeving op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden, milieu, de Omgevingswet en informatiebeveiliging. Als gevolg van geopolitieke ontwikkelingen en de manier waarop naar de leefomgeving wordt gekeken, wordt deze wetgeving strenger. Strengere regels leiden vaak tot investeringen of kostenverhogingen die alleen vanuit een zekere schaal van de opbrengsten gedragen kunnen worden.

Vanuit haar rol als maatschappelijke infrastructuur is Groningen Airport Eelde afhankelijk van financiële ondersteuning. Slechts een klein aantal luchthavens in Europa is in staat op eigen kracht de exploitatie volledig rond te krijgen, wat afhankelijk is van de schaal van voornamelijk het passagiersverkeer. De meeste regionale luchthavens in de wereld zijn structureel afhankelijk van steun. De belangrijkste redenen daarvoor zijn gelegen in de hoge kosten van wettelijk verplichte taken voor veiligheid, security en voor het onderhoud van veilige infrastructuur. Groningen Airport Eelde is daarop geen uitzondering en ontvangt om die reden jaarlijks een NEDAB-bijdrage van regionale overheden als tegemoetkoming in de kosten en investeringen voor de uitvoering van wettelijk verplichte taken voor brandweer en security. In 2023 hebben de Provincies Drenthe en Groningen besloten de NEDAB bijdrage voor kosten en investeringen voor de jaren 2024-2033 beschikbaar te zullen stellen tot een maximum van € 46 mln. De luchthaven onderzoekt ook regelmatig andere subsidiemogelijkheden, bijvoorbeeld van de Staat. Zo is de afgelopen jaren twee keer een bedrag van € 6,5 mln toegekend voor de verbetering en aanleg van (weg-)infrastructuur en een OV-hub.

Medewerkers zijn het belangrijkste 'bedrijfsmiddel' van de luchthaven. Vanwege de beperkte schaal van de organisatie wordt soms veel flexibiliteit gevraagd van medewerkers en de bedrijfsvoering kent veel regels. De collegialiteit en sociale veiligheid zijn ondersteunend aan alle bedrijfsprocessen. Veiligheid, betrokkenheid en professionaliteit zijn de belangrijkste kernwaarden. De luchthaven organiseert in 2025 en 2026 een cultuurprogramma om de identiteit van de luchthaven door medewerkers te laten doorleven.

Fiscaliteit

Als gevolg van de "Wet modernisering VPB-plicht overheidsondernemingen" is Groningen Airport Eelde sinds 2016 schatplichtig voor de vennootschapsbelasting. Er is een fiscale openingsbalans opgesteld die met de fiscus is afgestemd. De fiscale waardering van het vastgoed en het bestaan van verliescompensatie waren aanleiding voor het vormen van een actieve belastinglatentie in eerdere jaren.

In eerdere jaren is vanuit prudentie de resterende verliescompensatie afgebouwd vanwege het verder weg liggende toekomstperspectief op fiscale winst. Om dezelfde reden is ook in 2025 geen dotatie aan de actieve latentie gedaan voor verliescompensatie. In 2025 heeft hertaxatie van de WOZ-waarde van het vastgoed van de luchthaven plaatsgevonden door Gemeente Tynaarlo. Deze waarde speelt een rol in de bepaling van de fiscale waardering en afschrijvingen. Het verschil tussen de commerciële en fiscale waardering van het vastgoed levert in 2025 een positieve bijdrage aan het nettoresultaat op van € 77.698. In 2025 was er geen daadwerkelijke belastingdruk vanuit de vennootschapsbelasting, net als in voorgaande jaren.

Solvabiliteit en liquiditeit

Het eigen vermogen van de vennootschap bedraagt per eind 2025 € 8,2 mln. De solvabiliteit, uitgedrukt als percentage van de totale balansomvang, bedraagt ruim 74% en is daarmee meer dan voldoende. De omvang van het eigen vermogen is in 2025 afgenomen als gevolg van het negatieve netto resultaat van 2025.

De aanwezige liquiditeit bedraagt per ultimo 2025 € 1,5 mln. Daarmee is de liquiditeit meer dan toereikend. Vanwege het seizoensgebonden karakter van de omzet en de afhankelijkheid van de tijdigheid van subsidies en bijdragen, is een minimumniveau van het werkkapitaal nodig voor de bedrijfsvoering. De aanwezige liquiditeit lag gedurende geheel 2025 boven dit minimumniveau van € 1,0 mln.

De vennootschap kent normaliter geen vreemd vermogen in de zin dat zij kredietnemer is. Belangrijke investeringen zijn deels met subsidies en bijdragen afgedekt. Afhankelijk van de ontwikkeling van het resultaat en benodigde investeringen, bijvoorbeeld vanuit wet- en regelgeving, kan in de toekomst een (tijdelijke) kredietbehoefte ontstaan. Per ultimo 2025 was de luchthaven geen kredietnemer.

Risicobeheersing en veiligheid

Luchtvaart is één van de veiligste vormen van vervoer, mede door strenge internationale regelgeving, normering en toezicht. Veiligheid is één van de kernwaarden van Groningen Airport Eelde. Risicomanagement in brede zin is een onderwerp waarmee zowel de wetgever als luchthavens zich actief bezighouden.

Op strategisch niveau wordt het risicomanagement vormgegeven door bij het formuleren van ambities en doelstellingen de balans te zoeken tussen de belangen van aandeelhouders, de regio, medewerkers, passagiers, gebruikers van de luchthaven en omwonenden. Veiligheid en compliance aan wet- en regelgeving zijn daarbij de belangrijkste uitgangspunten. De Raad van Commissarissen is waar nodig actief betrokken bij de afweging van belangen en het risicomanagement. Voor het halen en brengen van informatie dienen verschillende, formele en informele, overlegorganen. Zo wordt de dialoog met de omgeving in formele zin gevoerd door middel van de Commissie Regionaal Overleg (CRO) Luchthaven Eelde. In een meer informele setting organiseert de luchthaven spreekuren voor direct omwonenden, waar ook in 2025 weer dankbaar gebruik van is gemaakt. Daarnaast zijn de afgelopen jaren meerdere trajecten van omgevingsparticipatie doorlopen, voor bijvoorbeeld het luchthavenbesluit en de ontwikkeling van Business Park Bravo.

Op tactisch niveau is het risicomanagement vormgegeven vanuit het in 2025 door het management team opgezette Enterprise Risk Management. Door middel van kwartaalsessies wordt het risicomanagement continu **actueel gehouden, en worden risico's afgezet tegen de risicobereidheid**. Bij de maatschappelijke rol en veiligheidscultuur van de luchthaven hoort een conservatieve risicobereidheid. De doorvertaling van de risicobereidheid naar het financieel beleid leidt tot een gematigd risicoprofiel. Het financieel beleid is gericht op een duurzame lange termijn ontwikkeling en stapsgewijze groei, met de beschikbaarheid van voldoende middelen om te kunnen blijven investeren en innoveren. De afhankelijkheid van subsidies en bijdragen blijft voorlopig en vormt een risico, waarbij het toekomstperspectief zich richt op een financieel gezond en zelfstandig bestaan. **Voor de meest bedreigende operationele en/of financiële risico's zijn verzekeringen afgesloten om de gevolgen van incidenten financieel te kunnen ondervangen.**

In 2025 is op operationeel niveau een uitgebreide risico-inventarisatie uitgevoerd, waarmee een breder en actueler **beeld van de operationele risico's is verkregen. Op basis van deze inzichten is extra aandacht besteed aan het versterken van de veiligheidscultuur binnen de organisatie.** Daarnaast is vastgesteld dat de stabiliteit van het energienet afneemt ten opzichte van voorgaande decennia. Om de continuïteit van de operatie te waarborgen zijn investeringen noodzakelijk. Tevens vormt toenemende netcongestie een belemmering voor verduurzaming.

De Havendienst is op het luchtvaartterrein verantwoordelijk voor orde en veiligheid. Voor de uitvoering van de securitytaken (controle op verboden en onveilige zaken die niet mee aan boord van een vliegtuig mogen) wordt gebruik gemaakt van de diensten van externe partij Securitas die daartoe over een speciale vergunning en opgeleide medewerkers beschikt. De securitymedewerkers werken nauw samen met de afhandelingsorganisatie van Groningen Airport Eelde en met de Koninklijke Marechaussee en Douane. Er is een regulier overleg tussen de luchthaven, KLM Flight Academy en Luchtverkeersleiding Nederland.

Vogels zijn een specifieke maar belangrijke potentiële bron van veiligheidsincidenten op de luchthaven. Daarom zijn er specifieke doelstellingen en maatregelen om vogelaanvaringen, de zogenaamde bird hits, te voorkomen. Specifiek voor bird hits is een beslisboom opgesteld voor de classificatie van fauna-incidenten. Het aantal gerapporteerde bird hits in 2025 op Groningen Airport Eelde bedroeg elf, drie meer dan in 2024. Met 59.572 vliegbewegingen werd ruimschoots voldaan aan de internationale norm van maximaal 4 bird hits per 10.000 vliegbewegingen.

De luchthavenbrandweer van Groningen Airport Eelde zorgt voor het voorkomen en bestrijden van branden die te maken hebben met de luchtvaart. Ook helpt zij bij milieu-incidenten en verleent zij eerste hulp. Daarnaast wordt het tanken van vliegtuigen namens de brandstofleverancier uitgevoerd door de luchthavenbrandweer.

Vanuit deze taken is de luchthavenbrandweer verplicht om regelmatig te oefenen. Daarom worden trainingen en oefeningen gehouden, zodat de medewerkers goed zijn voorbereid op incidenten op en rond de luchthaven. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met verschillende overheidsorganisaties, vooral met de Gemeente Tynaarlo en de Veiligheidsregio Drenthe.

In 2025 is de luchthavenbrandweer meerdere keren ingezet bij voorvallen. Er waren tien meldingen ten aanzien van luchtvaartincidenten. In alle gevallen ging het om een voorzorgslanding van een vliegtuig. Verder heeft de luchthavenbrandweer bij zeven incidenten ondersteuning gegeven. Het ging hier om niet-luchtvaart gerelateerde incidenten zoals bijvoorbeeld brandmeldingen in een gebouw en eenmalig een kleine brand bij een studentenwoning van de KLM Flight Academy.

In het jaar 2025 is de aanbesteding van drie nieuwe crashtenders succesvol afgerond. De planning is dat deze nieuwe voertuigen aan het eind van 2026 afgeleverd worden.

Maatschappelijke rol

Groningen Airport Eelde heeft als luchthaven, werkgever en onderneming zowel een economische als maatschappelijke functie en verantwoordelijkheid. De luchthaven is onderdeel van de maatschappelijke infrastructuur van Noord-Nederland, en draagt bij aan de economische activiteit, het vestigingsklimaat en de werkgelegenheid. Zo werken er ongeveer 400 Fte op het luchthaventerrein. Daarnaast is de luchthaven een vestigingsplaats en infrastructuur voor maatschappelijke diensten, zoals voor het Universitair Medisch Centrum Groningen en voor politie en Defensie.

Onderwijs dat plaatsvindt op het luchthaventerrein, neemt een steeds grotere rol in. Naast de KLM Flight Academy die al sinds 1957 een eigen campus met studenten heeft, gaat het ook om vestiging van MBO- en HBO- opleidingen op het luchthaventerrein. Noorderpoort heeft sinds 2025 een eigen vestiging op het terrein voor de opleiding luchtvaartdienstverlening.

Noorderpoort kwalificeert haar vestiging op de luchthaven als 'een samenwerking die landt én opstijgt', en is trots op hetgeen gerealiseerd is. Wat begon als een idee - leren op de plek waar het gebeurt - is uitgegroeid tot een krachtige samenwerking tussen Noorderpoort en Groningen Airport Eelde. Een samenwerking die niet alleen zichtbaar is in het onderwijs, maar die studenten vanaf dag één onderdompelt in het echte beroep dat zij later gaan uitoefenen: van leslokaal met stoelen naar leren tussen de vliegtuigen.

Waar vroeger vooral werd gewerkt met nagebootste situaties in een lokaal, compleet met een rij vliegtuigstoelen, kijken studenten nu simpelweg uit het raam en zien vliegtuigen opstijgen en landen. Deze continue, levende context maakt dat studenten niet meer doen alsof ze in de luchtvaart werken: ze zijn er onderdeel van. De locatie midden op de campus van Groningen Airport Eelde biedt een rijke leeromgeving die niet te reproduceren is in een traditioneel schoolgebouw. Studenten lopen door dezelfde vertrekhal waar passagiers vertrekken, horen omroepberichten, zien crewleden voorbijkomen en ervaren de dynamiek van een internationale luchthaven. Dat maakt de opleiding authentiek, inspirerend en bovenal relevant.

De eerste ervaringen zijn positief: onderdompeling vanaf jaar 1. Vanaf het eerste studiejaar zijn studenten actief op de luchthaven. Ze ondersteunen onder begeleiding van professionals bij check-in, floorwalking, passagiersvragen, informatieverstrekking en soms zelfs bij begeleiding richting het vliegtuig. Daarmee maken ze op een veilige, gestructureerde manier echte vliegveldervaring op. Deze vorm van contextgericht leren werkt motiverend, verrijkt de lessen en zorgt voor een sterke koppeling tussen theorie en praktijk. Zowel Groningen Airport Eelde als de docenten van Noorderpoort spreken van een “vlekkeloze landing” van de samenwerking: de studenten vinden hun plek snel, voelen zich welkom en groeien zichtbaar in hun professionaliteit.

Groningen Airport Eelde en Noorderpoort willen samen bouwen aan een toekomstbestendige regio. Naast het dagelijks onderwijs ontstaat er op de locatie iets groters: een plek waar onderwijs, bedrijfsleven, innovatie en overheid elkaar ontmoeten. Binnen de NXT Airport Campus wordt gezamenlijk gewerkt aan thema's zoals duurzaamheid, waterstof, energietransitie en luchtvaart van de toekomst. Hierdoor worden studenten niet alleen opgeleid voor het beroep van vandaag, maar ook voorbereid op de luchtvaartsector van morgen.

De gezamenlijke ambities zijn om deze verder te versterken, uit te breiden en te verdiepen. Voor de komende jaren liggen er kansen die Noorderpoort en Groningen Airport willen verzilveren. In dat kader zijn bijvoorbeeld te noemen: nog meer praktijklessen op de luchthaven, zodat studenten vaker en intensiever meedraaien in passagiersprocessen. Maar ook een deel van een vliegtuig in de vertrekhal, waardoor studenten voortaan examens kunnen doen met een echte vliegtuigdeur: een enorme kwaliteitsverbetering. Meer gezamenlijke projecten, zoals gastlessen, trainingen, simulaties en onderzoeksvragen vanuit de luchthaven versterken de samenwerking. Uitbreiding van het onderwijsaanbod op de luchthaven met nieuwe luchtvaart gerelateerde opleidingen, waaronder drone operator, zorgen voor een breder aanbod aan opleidingen. Verdieping van de campus door samenwerking met mbo-, hbo- en wo partners, zodat het gebied zich ontwikkelt tot hét luchtvaart- en mobiliteitscluster van Noord Nederland. Groningen Airport Eelde wordt daarmee een plek waar studenten écht kunnen groeien.

De opleiding Luchtvaartdienstverlening is in 2025 “geland” op Groningen Airport Eelde. Deze landing is vooral het begin van een veel grotere vlucht. Op de luchthaven, midden in de praktijk, groeien studenten van Noorderpoort niet alleen in kennis, maar vooral in houding, zelfvertrouwen en professionaliteit.



Een militaire (medivac) helikopter die in 2025 Groningen Airport Eelde bezocht.

Naast de vestiging van bedrijven vormen medische vluchten een belangrijk onderdeel van de maatschappelijke rol van de luchthaven. Deze rol is vooral zichtbaar in de vorm van de op Groningen Airport Eelde gevestigde traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team (MMT) van het UMCG, die in 2025 goed was voor 2.667 vliegbewegingen. Ook soortgelijke helikopters uit de regio, zoals de Waddenheli en helikopters van de Duitse ADAC maken gebruik van de luchthaven. Soms om te tanken, zoals militaire helikopters die search-and-rescue oefeningen boven zee doen. De luchthaven speelt ook een belangrijke rol voor ander medisch verkeer. Het betreft voornamelijk donorvluchten voor het UMCG, en soms medische repatriëringvluchten.

In aanvulling op de regionale en lokale rol als vestigingsplaats voor bedrijven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke instellingen heeft de luchthavenorganisatie zelf ook een maatschappelijke verantwoordelijkheid. Deze vertaalt zich naar duurzame ambities in het gebruik van (alternatieve) energie, natuurbeheer op maat en de dialoog met de omgeving over de gevolgen van luchtvaart op de leefomgeving. Het gesprek met de omgeving vindt bijvoorbeeld plaats in de onafhankelijke Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde. Er is ook ruimte voor informeel overleg, bijvoorbeeld tijdens spreekuren voor direct omwonenden.

Een doorlopend gespreksonderwerp in de dialoog met de directe omgeving is het verminderen van overlast. De productie van geluid door vliegtuigen is daarvoor het meest relevant. Er is een speciaal en onafhankelijk loket voor het melden van overlast veroorzaakt door vliegbewegingen in de vliegzone van de luchthaven (de TMA Eelde): de Stichting Ondersteuning Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Eelde. Dit meldingenloket wordt mede mogelijk gemaakt door de Provincies Drenthe en Groningen. Het loket kan als er een afwijking is geconstateerd, na consultatie van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), meldingen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) voordragen ter beoordeling. ILT is het bevoegd gezag; het meldingenloket heeft zelf geen handhavingsbevoegdheid.

In 2025 zijn 933 meldingen gerapporteerd bij het meldingenloket, een daling van 49% ten opzichte van 2024, terwijl het aantal vliegbewegingen is toegenomen. Van de meldingen was 76% afkomstig van 4 frequente melder. Een melder wordt als frequente melder aangemerkt bij 50 of meer meldingen per jaar. De eerste 49 meldingen van een frequente melder worden geanalyseerd, de rest alleen geregistreerd (515 meldingen in 2025). Er zijn 76 meldingen in overeenstemming met het reglement niet gerapporteerd, omdat ze bijvoorbeeld geen betrekking hadden op het meldingsgebied van de luchthaven of omdat het een dubbele melding betrof.

De meeste meldingen die in 2025 werden gedaan en zijn geanalyseerd, konden via een vliegtuigvolgsysteem worden getraceerd tot een bepaalde vlucht (317). Het lesverkeer zorgt, in lijn met voorgaande jaren, voor de meeste meldingen over vliegverkeer in de TMA Eelde (65% van de getraceerde meldingen). Het lesverkeer is de belangrijkste operationele gebruiker van de luchthaven, en daarmee een belangrijke oorzaak van meldingen over ervaren overlast. De KLM Flight Academy is de grootste gebruiker van de luchthaven, en de meeste meldingen gingen dan ook over de KLM Flight Academy. Meldingen met betrekking tot de KLM Flight Academy en de traumahelikopter van het Mobiel Medisch Team, worden met deze gebruikers besproken. Er zijn 5 meldingen besproken met Luchtverkeersleiding Nederland en 5 meldingen doorgezonden naar ILT voor nader onderzoek. De KLM Flight Academy heeft in de loop van 2024 twaalf nieuwe Diamond DA40-toestellen in gebruik genomen ter vervanging van de verouderde vloot. Het effect van deze veel stillere toestellen is duidelijk zichtbaar in de cijfers; het aantal meldingen over toestellen van de KLM Flight Academy is van 2023 op 2025 met 50% afgenomen.

Innovatie en duurzaamheid

Het stimuleren van innovatie en het versnellen van verduurzaming zijn belangrijke onderdelen van de strategie van Groningen Airport Eelde. De luchthaven kiest met haar NXT Airport programma daarbij bewust voor een initiërende, stimulerende en faciliterende rol, waarbij samenwerking en het samenbrengen van (regionale) partners centraal staan. De invoering van nieuwe technologieën is afhankelijk van technologische doorbraken, de beschikbaarheid van investeringen en subsidies, en het tempo waarmee regelgeving en beleid worden ontwikkeld. In het verslagjaar lag de nadruk op drie samenhangende lijnen: het ontwikkelen van een toekomstbestendig energiesysteem, het verduurzamen van activiteiten op en rond de luchthaven en het versterken van onderwijs en arbeidsmarkt via de verdere ontwikkeling van de Airport Campus.

Luchthavens ontwikkelen zich steeds nadrukkelijker tot energiehubs, de energievraag neemt toe en wordt meer divers, met name voor elektrificatie en de komst van (waterstof-)elektrisch vliegen. Deze ontwikkelingen vragen om tijdige keuzes in infrastructuur, samenwerking met bedrijven en kennisinstellingen en een realistische fasering waarin veiligheid, vergunningen en netcapaciteit worden meegenomen. In dat kader heeft Groningen Airport Eelde samen met het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat samengewerkt, om ervoor te zorgen dat het onderzoek naar energie-infrastructuur voor luchthavens is toegevoegd aan het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Binnen dit programma werken het Rijk, bedrijven, mede-overheden en netbeheerders samen aan het bepalen van prioriteiten en investeringsopgaven voor de energie infrastructuur. De uitvoering van dit onderzoek is gepland voor 2026. Als aanvulling daarop heeft Groningen Airport Eelde in 2025 de haalbaarheidsstudie naar waterstofinfrastructuur afgerond en uitgereikt aan de heer Eddie van Marum, staatssecretaris van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (Herstel Groningen) en de heer Jakob Klompier, kwartiermaker van de economische agenda van Nij Begun. Hiermee is een belangrijke stap gezet in het concretiseren van de randvoorwaarden voor veilige en schaalbare waterstof-luchthaveninfrastructuur. Aansluitend is gewerkt aan de voorbereiding van vervolgstappen, waarbij de provincie Drenthe verder onderzoek naar de waterstofinfrastructuur op de luchthaven financieel heeft ondersteund.

Waterstof is een speerpunt van de luchthaven en de luchthaven heeft hierbij aansluiting gevonden bij ontwikkelingen in de regio, zoals HEAVENN Hydrogen Valley. In dat verband positioneert Groningen Airport Eelde zich als Hydrogen Valley Airport. In 2025 is het Europese Horizon innovatieproject VHyTTA gestart. Dit project richt zich op de ontwikkeling van een multimodaal waterstoftankstation. Groningen Airport Eelde werkt hiervoor samen met onder andere DNV, de Rijksuniversiteit Groningen, Aéroports de Paris, ENGIE en ZeroAvia aan de technische uitwerking, de inrichting van de keten en de randvoorwaarden voor veilige en schaalbare toepassing. Daarnaast heeft Groningen Airport Eelde de deelname aan het Groenvermogen HyUSE project en het Europees samenwerkingsproject LIHYP voortgezet. Groningen Airport Eelde levert binnen HyUse input vanuit het luchthavendomein voor onderzoek naar direct waterstofgebruik en de benodigde randvoorwaarden voor brede toepassing. Het LIHYP-project richt zich op samenwerking en kennisdeling, meer betrokkenheid van mkb en publieke partijen, en harmonisatie en standaardisatie rond waterstof. In 2025 zijn internationale partnerbijeenvakkomsten en een midterm conferentie benut om kennis uit te wisselen, voortgang te delen en regionale kansen te verbinden met Europese ontwikkelingen. De luchthaven werkt in LIHYP samen met onder andere New Energy Coalition, de Provincie Drenthe en Bentheimer Eisenbahn.

Naast de waterstofprogramma's is het in het voorgaande jaar aangekondigde haalbaarheidsonderzoek naar de Airbus Cabin of the Future afgerond. Daarmee is meer duidelijkheid ontstaan over de mogelijkheden en randvoorwaarden voor een mogelijke vestiging en de rol van de luchthaven als locatie voor demonstratie en onderzoek naar cabine innovaties. Op het vlak van circulariteit is bovendien een intentieverklaring overeengekomen met Necamco voor circulaire vliegtuigontmanteling en onderhoud aan vliegtuigen.

Samen met NHL Stenden is een aanvraag voorbereid voor een RAAK mkb onderzoeksproject, waarin artificial intelligence (AI) wordt ingezet om safety en security regelgeving beter doorzoekbaar, begrijpelijk en toepasbaar te maken via een digitale kennis-assistent. Tot slot is Groningen Airport Eelde toegetreten tot het medisch drone netwerk Noord Nederland, in samenwerking met onder andere ANWB en UMCG, waarmee wordt gewerkt aan de ontwikkeling en toepassing van drones voor medische doeleinden.



De ANWB, het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) en Groningen Airport Eelde hebben op 16 juli 2025 een intentieverklaring ondertekend voor de ontwikkeling van een innovatief medisch drone-netwerk tussen ziekenhuizen en zorginstellingen in de regio.

Verduurzaming grondoperatie

Het verduurzamen van de afhandeling van vliegtuigen is een belangrijke toekomstige ambitie: Groningen Airport Eelde beoogt in 2030 haar grondoperatie geheel emissievrij uit te kunnen voeren. Er is een studentenonderzoek uitgevoerd naar de uitstoot van Groningen Airport Eelde, waarmee inzicht is verkregen in emissiebronnen, trends en reductierichtingen. In 2025 zijn meerdere diesel voertuigen vervangen door emissievrije, batterij elektrische alternatieven. De luchthaven heeft daarvoor in 2025 een stroomvoorziening voor vliegtuigen (ground power unit) en bagageband aangeschaft en in gebruik genomen.

Een elektrische ambulift voor het aan boord helpen van passagiers die dat niet zelfstandig kunnen, is eveneens in 2025 aangeschaft en wordt in 2026 geleverd. Deze investeringen dragen bij aan het verminderen van lokale emissies en ondersteunen de beweging naar verdere elektrificatie van processen op het platform. Het platform wordt daarmee een 'green zone'. Daarnaast zijn in het verslagjaar verkennende gesprekken gevoerd met de vliegtuigbrandstofleverancier over het vervangen van de tankwagen door een emissievrije variant.



De nieuwe batterij-elektrische ground power unit (GPU) als stroomvoorziening voor vliegtuigen.

In 2025 zijn energiebesparende maatregelen voorbereid voor uitvoering in 2026. Voor de klimaatbeheersing in de terminal is een onderzoek naar energiebesparing uitgevoerd, voor het in 2026 plaatsen van infraroodpanelen en het opnieuw inregelen van de bestaande installatie. Ook is de vervanging van regelaars voor de baanverlichting voorbereid. De nieuwe regelaars zijn aanzienlijk zuiniger doordat minder stroom wordt omgezet in warmte, wat leidt tot een lager energieverbruik van de installatie.

Onderwijs en arbeidsmarktontwikkeling

Onderwijs en talentontwikkeling vormen een steeds belangrijkere pijler onder innovatie en verduurzaming. Tegelijkertijd dragen deze activiteiten bij aan een bredere maatschappelijke verankering van de luchthaven. Vanuit die ambitie wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de Airport Campus, een leer- en werkomgeving op de luchthaven waar onderwijs en bedrijfsleven samenkomen. In het verslagjaar is een samenwerkingsovereenkomst met het Noorderpoort getekend, waarmee de structurele samenwerking rondom onderwijs op de luchthaven is verstevigd.

Na een gefaseerde start volgen ruim 160 studenten van de opleiding Luchtvaartdienstverlener onderwijs op de luchthaven, in het voormalige gebouw van de Rijksluchtvaartschool. Studenten leren in een praktijkomgeving en zijn zichtbaar op het platform, in de terminal en bij de balies, waar zij reizigers helpen en ondersteunen bij het incheckproces. Zij krijgen daarbij training van en worden begeleid door luchthavenmedewerkers.

De samenwerking met onderwijsinstellingen is daarnaast praktisch vormgegeven via gedeeld gebruik van faciliteiten en gebouwen, zo organiseerde de luchthaven gezamenlijk met de Hanze hogeschool in april 2025 de Entrance masterdag in het gebouw van het Noorderpoort. Binnen deze samenwerking is voor medewerkers van Groningen Airport Eelde een cursus Begeleider Praktijkleren georganiseerd, zodat praktijkopleiding en begeleiding binnen de organisatie verder kunnen professionaliseren. In 2025 is de opleiding Drone Operations Specialist van het Noorderpoort aangekondigd, die in september 2026 start op Groningen Airport Eelde met 20 studenten.



Het 'uniform' van studenten Luchtvaartdienstverlening in het onderwijsgebouw van het Noorderpoort

Door de vestiging van het Noorderpoort en de aanwezigheid van de KLM Flight Academy zijn dagelijks ruim 300 studenten op de luchthaven actief. Om de Airport Campus verder te ontwikkelen is een onderzoek gestart door Draaijer en partners, gericht op het scherper definiëren van het concept, de ontwikkellijnen en de randvoorwaarden voor groei en samenwerking. Parallel zijn gedurende het jaar gesprekken gevoerd met de Campus Groningen en Campus Coalitie. Er ligt bovendien een aanvraag bij de provincies Groningen, Drenthe en Friesland voor de financiering van een opleiding tot vliegtuigmonteur. Afgestudeerde MBO-4 Techniek-studenten uit Noord-Nederland kunnen dit werk-leer traject volgen op Groningen Airport Eelde in samenwerking met op de luchthaven gevestigde bedrijven, Necamco en Defensie.

Ook is in 2025 gewerkt aan de randvoorwaarden voor groei van het onderwijs op de luchthaven. In samenwerking met de Provincie Drenthe en het OV-bureau Groningen-Drenthe is de bereikbaarheid voor studenten verbeterd door een snelbus in te zetten die aansluit op de lestijden van Noorderpoort-studenten. Daarnaast is de luchthaven met het OV-bureau in gesprek over het realiseren van een mobiliteits-hub op de luchthaven ten behoeve van passagiers, werknemers en studenten. Scholieren hebben in een hackathon van het Nationaal Programma Groningen diverse ontwerpen voor een mobiliteits-hub uitgewerkt.

Kennisdeling

De luchthaven heeft haar kennis en visie gedeeld via uitwisseling met andere luchthavens, het ontvangen van diverse internationale delegaties en deelname aan relevante bijeenkomsten en conferenties die aansluiten bij de strategische focus op waterstof, elektrificatie en de ontwikkeling van duurzame luchtvaart. Daarbij gaat het onder meer om bezoeken van bijvoorbeeld New Energy Academy, TU-Delft, IMC Weekendschool en conferenties als World Aviation Forum, Hydrogen Airport Conference, RUG Energy and Climate Days, Airport Electrification Europe en de Sustainable Skies World Summit. In 2025 is Groningen Airport Eelde als associate partner toegetreden tot het BSR HyAirport project. Binnen dit kader is ook een BSR HyAirport conferentie bijgewoond om aansluiting te houden bij ontwikkelingen rond waterstoftoepassingen op luchthavens, standaarden en implementatievraagstukken.

Ambities en toekomstvisie

De Provincies Groningen en Drenthe hebben in 2023 de strategie van de luchthaven omarmd en daarbij besloten over de gevraagde NEDAB-bijdrage voor de komende 10 jaar. De uitgangspunten van de strategische prognose zijn gehanteerd voor de aanvraag van een luchthavenbesluit in 2024. In 2025 is het luchthavenbesluit genomen door de Staat, waarbij op verzoek van Groningen Airport Eelde de openingstijden zijn verruimd voor het passagiersverkeer. Daarmee is de aantrekkelijkheid van de luchthaven toegenomen voor dit soort vluchten. Groei van het passagiersverkeer is een belangrijk ambitie voor de toekomst. Nu er meer duidelijkheid komt over de ontwikkeling en vergunningen van andere luchthavens, is duidelijk dat er schaarste is aan luchthavencapaciteit bestaat. Dat levert kansen op voor Groningen Airport Eelde, die zij de komende jaren wil verzilveren. Tegelijkertijd zijn er ook bedreigingen, bijvoorbeeld in de vorm van de hoge vliegbelasting in Nederland. Groningen Airport Eelde pleit dan ook voor een uitzondering voor kleine regionale luchthavens onder 700.000 passagiers, waartoe EU-wetgeving de mogelijkheid geeft.

Een ander strategisch speerpunt waar al enkele jaren aan wordt gewerkt, is vastgoedontwikkeling. Ook in de markt voor hangaars met toegang tot het banenstelsel is sprake van schaarste. De toekomstige ambities van de luchthaven zijn in 2025 vertaald naar een Masterplan Ruimtelijke Ontwikkeling. Het luchthaventerrein zal de komende jaren een transitie ondergaan tot een aantrekkelijke vestigingsplaats, met een betere toegankelijkheid en bereikbaarheid en meer ruimte voor hangaars. De bestaande ruimte voor hangaars is vol en de luchthaven zet dan ook in op een nieuw bedrijventerrein voor luchtvaart gebonden bedrijvigheid: Business Park Bravo. Het voorterrein wordt op de schop genomen en er wordt een OV-hub voor busverkeer gerealiseerd. Na enkele jaren van onderzoeken en omgevingsparticipatie zal in 2026 de wijziging van de bestemming bij de Gemeente Tynaarlo worden aangevraagd.

Het jaar 2026 staat dan ook in het teken van het voorbereiden op commerciële kansen en het scheppen van randvoorwaarden voor groei; zowel op de grond als in de lucht. Op de achtergrond spelen ook diverse maatschappelijke ontwikkelingen mee. Groningen Airport Eelde zal geen actieve rol spelen bij de vestiging van jachtvliegtuigen vanuit het nationaal programma “Ruimte voor Defensie”, Defensie zal de komende jaren meer en meer zichtbaar worden in de samenleving en privaot-publieke samenwerking is nodig om de nationale en internationale veiligheidsambities vorm te geven. Daarmee komt er niet alleen meer wetgeving op de luchthaven af, zoals de Wet Weerbaarheid Kritieke Entiteiten en de Cyberwet, maar ontstaan mogelijk ook kansen op samenwerking om het maatschappelijk medegebruik van de luchthaven te versterken, bijvoorbeeld bij oefeningen of afhandeling van passagiers en vracht, en onderhoud voor Defensie.

Met als belangrijkste strategische pijlers de maatschappelijke rol, het passagiersverkeer en vastgoedontwikkeling liggen er de komende jaren veel kansen voor Groningen Airport Eelde. De ontwikkeling van de duurzame luchtvaart en de versterking van de onderwijspositie dragen bij aan de groei van de maatschappelijke rol. Luchtvaart is een dynamische omgeving, met afhankelijkheden van maatschappelijke ontwikkelingen en een sterke verbondenheid met nationale en internationale politiek. Dat levert zowel kansen als bedreigingen op, met de noodzaak om creatief en flexibel te zijn in het vinden van sterke partners, het benutten van mogelijkheden en het inspelen op actuele ontwikkelingen.

Eelde, 11 mei 2026

M.H. de Groot
Statutair directeur



Een militair transportvliegtuig dat Groningen Airport Eelde in 2025 bezocht

Jaarrekening 2025

Groningen Airport Eelde N.V.

- **Balans**
- **Winst- en verliesrekening**
- **Kasstroomoverzicht**
- **Toelichtingen**



Een zakenvlucht op Groningen Airport Eelde.

BALANS NA RESULTAATBESTEMMING 2025

Bedragen in euro's

Stand per 31 december

ref.	2025	2024
Vaste activa		
1. Immateriële vaste activa		
Vergunningen	14.475	24.726
In uitvoering en vooruitbetaald	171.168	164.977
	185.643	189.703
2. Materiële vaste activa		
Bedrijfsgebouwen en –terreinen	4.426.007	4.601.772
Installaties	479.833	520.890
Andere vaste bedrijfsmiddelen	756.433	721.213
In uitvoering en vooruitbetaald	414.201	149.732
	6.076.474	5.993.607
3. Financiële vaste activa		
Latente belastingvordering	1.543.933	1.466.235
	1.543.933	1.466.235
	7.806.050	7.649.545
Vlottende activa		
4. Voorraden	81.700	12.750
5. Vorderingen	1.720.038	1.029.004
6. Liquide middelen	1.498.542	2.092.259
	3.300.280	3.134.013
	11.106.330	10.783.558

ref.		2025	2024
Eigen vermogen			
7.	Opgevraagd en gestort kapitaal	4.140.000	4.140.000
8.	Agio	7.147.035	7.147.035
9.	Overige reserves	-3.055.002	-2.310.043
		8.232.033	8.976.991
Langlopende schulden			
10.	Overige langlopende schulden	120.000	135.000
		120.000	135.000
Kortlopende schulden			
	Crediteuren	308.384	279.030
11.	Verschuldigde belastingen en premies	359.911	343.480
12.	Overige schulden	2.086.002	1.049.057
		2.754.297	1.671.567
		11.106.330	10.783.558

WINST- & VERLIESREKENING OVER 2025

Bedragen in euro's

ref.		2025	2024
Bedrijfsopbrengsten			
13.	Havengelden	3.586.740	3.358.381
14.	Opbrengst gebouwen en terreinen	720.671	726.198
15.	Opbrengst verkopen	239.651	215.403
16.	Overige bedrijfsopbrengsten	618.843	631.407
	Som der bedrijfsopbrengsten	5.165.905	4.931.389
Bedrijfslasten			
17.	Personeelskosten	3.673.588	3.314.069
18.	Afschrijvingskosten	358.376	355.261
19.	Overige	2.009.344	1.686.480
	Som der bedrijfslasten	6.041.308	5.355.810
	Bedrijfsresultaat	-875.403	-424.421
20.	Rentebaten/-lasten	52.746	46.498
	Resultaat voor belastingen	-822.657	-377.923
	Belastingen	77.698	29.322
	Nettoresultaat	-744.959	-348.601

KASSTROOMOVERZICHT 2025

Bedragen in euro's

ref.	2025	2024
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Bedrijfsresultaat	-875.403	-424.421
Aanpassingen voor:		
18. Afschrijvingen	581.166	619.253
Desinvestering activa in uitvoering	0	0
	581.166	619.253
Veranderingen in het werkkapitaal:		
4. Voorraden	-68.950	3.050
5. Vorderingen	-685.708	560.715
Kortlopende schulden	117.730	-1.222.177
	-636.928	-658.412
Kasstroom uit bedrijfsactiviteiten		
	-931.165	-463.580
Ontvangen/betaalde rente	47.421	21.677
Vennootschapsbelasting	0	0
	47.421	21.677
Kasstroom uit operationele activiteiten		
	-883.744	-441.903
Investeringen materiële en immateriële vaste activa	-738.674	-406.716
Desinvesteringen materiële vaste activa	78.701	19.859
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
	-659.973	-386.857
(Vooruit) ontvangen subsidies	950.000	42.492
Betaalde rente	0	-923
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
	950.000	41.569
Afname / toename liquide middelen		
	-593.717	-787.191
Verloop van de liquide middelen		
Stand per 1 januari	2.092.259	2.879.450
Mutatie boekjaar	-593.717	-787.191
6. Stand per 31 december	1.498.542	2.092.259

TOELICHTING ALGEMEEN

Activiteiten

Groningen Airport Eelde N.V. heeft tot doel de uitoefening van het luchtvaartbedrijf, waaronder met name begrepen zijn de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van het als zodanig aangewezen luchtvaartterrein.

Vestigingsadres en inschrijving handelsregister

Groningen Airport Eelde N.V. is gevestigd aan de Machlaan 14a te Eelde en heeft als statutaire vestigingsplaats Groningen. Groningen Airport Eelde N.V. is ingeschreven bij het handelsregister onder nummer H04049842.

Continuïteitsbeginsel

Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Groningen Airport Eelde heeft meerdere inkomstenbronnen, waarvan de markt voor passagiersluchtvaart op dit moment de belangrijkste is. Deze markt is gevoelig voor economische en geopolitieke ontwikkelingen, maar kent al jaren een sterke en groeiende vraag. Ondanks een verlieslatend 2025 is de solvabiliteit sterk en de liquiditeit voldoende. In 2025 bestond er geen behoefte aan externe financiering.

De door de aandeelhouders omarmde strategie voor de jaren 2024 – 2033 en de bijbehorende (NEDAB)-subsidie van de publieke aandeelhouders voor deze periode vormen een solide financiële basis voor de lange termijn. Het luchthavenbesluit met verruimde openingstijden, commerciële samenwerking met Schiphol Group en vastgoedontwikkeling dragen bij aan een gunstig toekomstig commercieel perspectief voor de exploitatie. Deze randvoorwaarden maken de luchthaven commercieel aantrekkelijk voor de toekomst en leveren aanvullende inkomstenbronnen op. Daarnaast worden ook kansrijke nieuwe markten verkend, zoals samenwerking met Defensie.

Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de directie van Groningen Airport Eelde N.V. zich over verschillende zaken een oordeel vormt, en dat de directie schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in artikel 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de desbetreffende jaarrekeningposten.

Verbonden partijen

Als verbonden partij worden alle rechtspersonen aangemerkt waarover overheersende zeggenschap, gezamenlijke zeggenschap of invloed van betekenis kan worden uitgeoefend. Ook rechtspersonen die overwegende zeggenschap kunnen uitoefenen worden aangemerkt als verbonden partij. Ook de statutaire directieleden, andere sleutelfunctionarissen in het management van Groningen Airport Eelde N.V., commissarissen en nauwe verwanten zijn verbonden partijen. Transacties van betekenis met verbonden partijen worden toegelicht voor zover deze niet onder normale marktvoorwaarden zijn aangegaan. Hiervan wordt de aard en omvang van de transactie en andere informatie toegelicht die nodig is voor het verschaffen van het inzicht.

Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen. Ontvangen en betaalde rente op betaal- en spaartegoeden is opgenomen onder de kasstroom uit operationele activiteiten. Ontvangen en betaalde rente op leningen en kredieten is opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten. Boeterente ontvangen van debiteuren is opgenomen onder de overige bedrijfsopbrengsten en is daarmee opgenomen onder de kasstroom van het bedrijfsresultaat.

Algemene grondslagen

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving. Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. In de balans, de winst- en verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

Activa en passiva worden tegen historische kostprijs opgenomen, tenzij anders vermeld in de verdere grondslagen.

Een actief wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen naar de onderneming zullen toevloeien en het actief een kostprijs of een waarde heeft waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Activa die hier niet aan voldoen, worden niet in de balans verwerkt maar worden aangemerkt als niet in de balans opgenomen activa.

Een verplichting wordt in de balans verwerkt wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag waartegen de afwikkeling zal plaatsvinden op betrouwbare wijze kan worden vastgesteld. Onder verplichtingen worden mede voorzieningen begrepen. Verplichtingen die hier niet aan voldoen, worden niet in de balans opgenomen maar worden verantwoord als niet in de balans opgenomen verplichtingen.

Een in de balans opgenomen actief of verplichting blijft op de balans opgenomen als een transactie niet leidt tot een belangrijke verandering in de economische realiteit met betrekking tot het actief of de verplichting. Dergelijke transacties geven evenmin aanleiding tot het verantwoorden van resultaten. Bij de beoordeling of er sprake is van een belangrijke verandering in de economische realiteit wordt uitgegaan van de economische voordelen en risico's die zich naar alle waarschijnlijkheid in de praktijk zullen voordoen en niet op basis van voordelen en risico's waarvan redelijkerwijze niet te verwachten is dat zij zich zullen voordoen.

Een actief of verplichting wordt niet langer in de balans opgenomen indien een transactie ertoe leidt dat alle of nagenoeg alle rechten op economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot het actief of de verplichting aan een derde zijn overgedragen. De resultaten van de transactie worden in dat geval direct in de winst-en-verliesrekening opgenomen, rekening houdend met eventuele voorzieningen die dienen te worden getroffen in samenhang met de transactie.

Indien de weergave van de economische realiteit ertoe leidt dat het opnemen van activa waarvan de rechtspersoon niet het juridisch eigendom bezit, wordt dit feit vermeld.

Opbrengsten en kosten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Vergelijking met voorgaand jaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten investeringen in aandelen en obligaties, handels- en overige vorderingen, geldmiddelen, leningen en overige financieringsverplichtingen, afgeleide financiële instrumenten (derivaten), handelsschulden en overige te betalen posten. In de jaarrekening zijn de volgende categorieën financiële instrumenten opgenomen: overige vorderingen en overige financiële verplichtingen.

Financiële activa en financiële verplichtingen worden in de balans opgenomen op het moment dat contractuele rechten of verplichtingen ten aanzien van dat instrument ontstaan.

Leasing

Operationele leasing

Bij Groningen Airport Eelde N.V. kunnen leasecontracten bestaan waarbij een groot deel van de voor- en nadelen die aan de eigendom verbonden zijn, niet bij Groningen Airport Eelde N.V. liggen. Deze leasecontracten worden verantwoord als operationele leasing. Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de winst- en verliesrekening over de looptijd van het contract.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Immateriële vaste activa

Immateriële vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte looptijd. Het betreft voornamelijk de (investering in) adviezen en onderzoeken voor vergunningen die meerdere jaren lopen.

Eventuele subsidies op deze investeringen worden, op het moment dat de subsidie definitief kan worden toegekend aan de investering, in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben.

Materiële vaste activa

Bedrijfsgebouwen en -terreinen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte toekomstige gebruiksduur. Op terreinen wordt niet afgeschreven. Er wordt rekening gehouden met de bijzondere waardeverminderingen die op balansdatum worden verwacht. Voor de vaststelling of voor een materieel vast actief sprake is van een bijzondere waardevermindering wordt verwezen naar de passage “Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa” op de volgende pagina.

Overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs inclusief direct toerekenbare kosten, onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de verwachte toekomstige gebruiksduur en bijzondere waardeverminderingen. De vervaardigingsprijs bestaat uit de aanschaffingskosten van grond- en hulpstoffen en kosten die rechtstreeks toerekenbaar zijn aan de vervaardiging inclusief installatiekosten. De kosten van groot onderhoud worden geactiveerd op basis van de componentenbenadering.

Subsidies op investeringen worden, op het moment dat de subsidie definitief is toegekend, in mindering gebracht op de verkrijgings- of vervaardigingsprijs van de activa waarop de subsidies betrekking hebben. Indien grond gekocht is inclusief opstallen, met de intentie de opstallen te slopen of teniet te laten gaan en vervolgens op de grond nieuwbouw te realiseren, dan maken de eventuele boekwaarde van de opstallen en de gemaakte sloopkosten deel uit van de verkrijgingsprijs van de grond.

Financiële vaste activa

Latente belastingvorderingen

Latente belastingvorderingen kunnen worden opgenomen voor verrekenbare fiscale verliezen en voor verrekenbare tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde waarderingsgrondslagen anderzijds, met dien verstande dat latente belastingvorderingen alleen worden opgenomen voor zover het waarschijnlijk is dat er toekomstige fiscale winst zal zijn waarmee de tijdelijke verschillen kunnen worden verrekend en verliezen kunnen worden gecompenseerd. De berekening van de latente belastingvorderingen geschiedt tegen de op het einde van het verslagjaar geldende belastingtarieven of tegen de in komende jaren geldende tarieven, voor zover deze al bij wet zijn vastgesteld.

De vennootschap is met ingang van 1 januari 2016 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting. Hiertoe is onder meer door het laten uitvoeren van een taxatie van de onroerende zaken de fiscale waarde van de activa en passiva bepaald. Op basis van deze waardering is de fiscale openingsbalans per 1 januari 2016 opgesteld. De openingsbalans is afgestemd met de fiscus, waarbij in 2019 definitief overeenstemming is bereikt over de te hanteren uitgangspunten.

Het financieel perspectief van de luchthaven is naast marktontwikkelingen mede afhankelijk van verschillende subsidies en bijdragen. Onder andere door de subsidie voor zogenaamde NEDAB-activiteiten is het mogelijk voor de vennootschap om toekomstige belastbare resultaten te behalen, waarmee de latente belastingvordering verrekend kan worden.

Bijzondere waardeverminderingen van vaste activa

Groningen Airport Eelde N.V. beoordeelt op iedere balansdatum of er aanwijzingen zijn dat een vast actief aan een bijzondere waardevermindering onderhevig kan zijn. Indien dergelijke indicaties aanwezig zijn, wordt de realiseerbare waarde van het actief vastgesteld. Indien het niet mogelijk is de realiseerbare waarde voor het individuele actief te bepalen, wordt de realiseerbare waarde bepaald van de kasstroom genererende eenheid waartoe het actief behoort. Van een bijzondere waardevermindering is sprake als de boekwaarde van een actief hoger is dan de realiseerbare waarde; de realiseerbare waarde is de hoogste van de opbrengstwaarde en de bedrijfswaarde. Indien wordt vastgesteld dat een bijzondere waardevermindering die in het verleden verantwoord is, niet meer bestaat of is afgenomen, dan wordt de toegenomen boekwaarde van de desbetreffende activa niet hoger gesteld dan de boekwaarde die bepaald zou zijn indien geen bijzondere waardevermindering voor het actief zou zijn verantwoord.

Flottende activa

Overige voorraden

Overige voorraden voor gebruik en verkoop

De overige voorraden grond- en hulpstoffen worden gewaardeerd op verkrijgingsprijzen onder toepassing van de FIFO-methode (“first in, first out”) of lagere opbrengstwaarde. De opbrengstwaarde is de geschatte verkoopprijs onder aftrek van direct toerekenbare verkoopkosten. Bij de bepaling van de opbrengstwaarde wordt rekening gehouden met de incurantheid van de voorraden.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas, banktegoeden en deposito's met een looptijd korter dan twaalf maanden. Rekening-courantschulden bij banken zijn opgenomen onder schulden aan kredietinstellingen onder kortlopende schulden. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Eigen vermogen

Indien Groningen Airport Eelde N.V. eigen aandelen inkoop, wordt de verkrijgingsprijs van de ingekochte aandelen in mindering gebracht op de overige reserves, of op andere reserves mits de statuten dit toestaan, totdat deze aandelen worden ingetrokken of worden verkocht. Indien ingekochte aandelen worden verkocht, komt de opbrengst uit verkoop ten gunste van de overige reserves of andere reserves in het eigen vermogen. De opbrengst komt ten gunste van de reserve waarop eerder de inkoop van deze aandelen in mindering is gebracht (RJ 240.215). Kosten die direct samenhangen met de inkoop, verkoop en/of uitgifte van nieuwe aandelen worden rechtstreeks ten laste gebracht van het eigen vermogen.

Schulden

Schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten. Het verschil tussen de bepaalde boekwaarde en de uiteindelijke aflossingswaarde wordt op basis van de effectieve rente gedurende de geschatte looptijd van de schulden in de winst- en verliesrekening als interestlast verwerkt.

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De opbrengsten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

Opbrengstverantwoording

Verkoop van goederen

Opbrengsten uit de verkoop van goederen worden verwerkt zodra alle belangrijke rechten en risico's met betrekking tot de eigendom van de goederen zijn overgedragen aan de koper.

Verlenen van diensten

Verantwoording van opbrengsten uit de levering van diensten geschiedt naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot de in totaal te verrichten diensten.

Overige bedrijfsopbrengsten

Overige bedrijfsopbrengsten bestaan voornamelijk uit de gerealiseerde opbrengsten uit de parkeerterreinen, vergoeding voor werkzaamheden ten behoeve van derden en incidentele baten zoals bepaalde subsidies.

Personeelsbeloningen

Periodiek betaalbare beloningen

Salarissen en sociale lasten worden op grond van de arbeidsvoorwaarden verwerkt in de winst- en verliesrekening voor zover ze verschuldigd zijn aan werknemers.

Pensioenen

Groningen Airport Eelde heeft alle pensioenregelingen verwerkt volgens de verplichtingenbenadering. De over het verslagjaar verschuldigde premie wordt als last verantwoord. Voor de pensioenregeling in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen dat afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het pensioenfonds ABP. De ABP-regeling is een middelloonregeling. Groningen Airport Eelde heeft in geval van een tekort bij dit pensioenfonds geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen, anders dan hogere toekomstige premies. De dekkingsgraad van het pensioenfonds ABP bedroeg 123,5 % per ultimo 2025.

Afschrijvingen op vaste activa

Materiële en immateriële vaste activa worden vanaf het moment van ingebruikneming afgeschreven over de verwachte toekomstige gebruiksduur van het actief, rekening houdend met een eventuele restwaarde. Over terreinen wordt niet afgeschreven. Indien een schattingswijziging plaatsvindt van de toekomstige gebruiksduur, dan worden de toekomstige afschrijvingen aangepast. Boekwinsten en -verliezen uit de incidentele verkoop van materiële vaste activa zijn begrepen onder de afschrijvingen.

Overheidssubsidies

Exploitatiesubsidies worden als (overige) baten verantwoord in de winst- en verliesrekening in het jaar waarin de gesubsidieerde kosten zijn gemaakt of opbrengsten zijn gederfd. De baten worden verantwoord als het waarschijnlijk is dat deze worden ontvangen. De exploitatiesubsidie voor NEDAB is verantwoord onder de betreffende kostencategorieën voor zover ze betrekking hebben op het betreffende boekjaar.

Subsidies met betrekking tot specifieke investeringen in materiële vaste activa worden in mindering gebracht op het desbetreffende actief en ook als onderdeel van de afschrijvingen verwerkt in de winst- en verliesrekening. Indien sprake is van een algemene investeringssubsidie, dat wil zeggen een investeringssubsidie die niet specifiek voor één of meerdere activa is geschikt, wordt de subsidie pro-rate parte verdeeld over de belangrijkste activa categorieën en op basis van de gewogen gemiddelde looptijd daarvan afgeschreven.

Financiële baten en lasten

Rentebaten en rentelasten

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op opgenomen leningen en kredieten. Boeterente op debiteuren is opgenomen onder de overige bedrijfsopbrengsten.

Fiscale positie vennootschapsbelasting

Groningen Airport Eelde N.V. is met ingang van 1 januari 2016 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting (VPB). Dit is geregeld in de wet 'Modernisering VPB-plicht overheidsondernemingen'. Bij voldoende en betrouwbaar uitzicht op toekomstig verrekenende compensabele verliezen, worden deze tegen het geldende belastingtarief in de activa belastinglatentie opgenomen. Daarnaast komen mutaties in de latentie voor als gevolg van het verschil tussen commerciële en fiscale waardering van de vaste activa. Ook een aanpassing van het tarief van de vennootschapsbelasting levert een herwaardering van de latentie op.

Resultaat bestemming

Voorgesteld wordt het netto verlies van € 744.959 ten laste te brengen van de overige reserves. Vooruitlopend op het besluit van de algemene vergadering is dit voorstel reeds verwerkt in de jaarrekening.

Gebeurtenissen na balansdatum

Algemene ontwikkelingen en omstandigheden zijn toegelicht in het bestuursverslag. Na balansdatum hebben zich geen vermeldenswaardige gebeurtenissen voorgedaan.

TOELICHTING OP DE BALANS

Vaste activa

1. Immateriële vaste activa

Bedragen in euro's	Vergunningen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2025			
Actuele waarde/aanschafwaarde	51.254	164.977	216.231
Subsidies	0	0	0
	51.254	164.977	216.231
Cumulatieve afschrijvingen	-26.528	0	-26.528
Cumulatieve vrijval subsidies	0	0	0
Boekwaarde	24.726	164.977	189.703

Mutaties in de boekwaarde

Overboeking	0	0	0
Investerings	0	6.191	6.191
Subsidies	0	0	0
	0	6.191	6.191
Overboekingen	0	0	0
Afschrijvingen	-10.251	0	-10.251
Vrijval subsidies	0	0	0
	-10.251	6.191	-4.060

Stand per 31.12.2025

Actuele waarde/aanschafwaarde	51.254	171.168	222.422
Subsidies	0	0	0
	51.254	171.168	222.422
Cumulatieve afschrijvingen	-36.779	0	-36.779
Cumulatieve vrijval subsidies	0	0	0
Boekwaarde	14.475	171.168	185.643

De immateriële vaste activa worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van de verwachte gebruiksduur. Het betreft voornamelijk kosten die zijn gemaakt voor vergunningen die langere tijdig geldig blijven. Voor vergunningen wordt een afschrijvingstermijn van 3 – 10 jaar gehanteerd, afhankelijk van het soort en de looptijd van de investering. Het lopende project 'in uitvoering' in 2025 betreft een ontheffing voor een 'gesloten distributie systeem' (GDS) voor elektriciteit en gas. Per ultimo 2025 was het Luchthavenbesluit nog niet onherroepelijk geworden, waardoor het project nog niet geactiveerd is.

2. Materiële vaste activa

Bedragen in euro's

	gebouwen/ terreinen	Installaties	Andere vaste bedrijfs- middelen	Activa in uitvoering	Totaal
Stand per 01.01.2025					
Actuele waarde/ aanschafwaarde	44.635.294	11.988.361	5.799.264	149.732	62.572.651
Subsidies	-29.343.837	-4.050.956	-577.035	0	-33.971.828
	15.291.457	7.937.405	5.222.229	149.732	28.600.823
Cumulatieve afschrijvingen	-20.044.762	-8.645.557	-4.561.262	0	-33.251.581
Cumulatieve vrijval subsidies	9.355.077	1.229.042	60.246	0	10.644.365
Boekwaarde	4.601.772	520.890	721.213	149.732	5.993.607

Mutaties in de boekwaarde

Investeringen	98.410	47.020	316.519	270.534	732.483
Subsidies	0	0	0	0	0
	98.410	47.020	316.519	270.534	732.483
Overboekingen	0	0	-59.385	-6.065	-65.450
Overboekingen afschrijvingen	0	-1.189.497	0	0	-1.189.497
Overboekingen vrijval subsidie	0	1.189.497	0	0	1.189.497
Desinvestering activa	0	-278.396	-99.388	0	-377.784
Desinvestering afschrijving	0	278.396	86.138	0	364.534
Desinvestering subsidie	0	201.512	0	0	201.512
Desinvestering vrijval subsidie	0	-201.512	0	0	-201.512
Afrondingen	0	0	-1	0	-1
Afschrijvingen	-1.072.251	-287.221	-268.909	0	-1.628.381
Vrijval subsidies	798.076	199.144	60.246	0	1.057.466
	-175.765	-41.057	35.220	264.469	82.867

Stand per 31.12.2025

Actuele waarde/ aanschafwaarde	44.733.704	11.756.985	5.957.010	414.201	62.861.900
Subsidies	-29.343.837	-3.849.444	-577.035	0	-33.770.316
	15.389.867	7.907.541	5.379.975	414.201	29.091.584
Cumulatieve afschrijvingen	-21.117.013	-9.843.879	-4.744.034	0	-35.704.926
Cumulatieve vrijval subsidies	10.153.153	2.416.171	120.492	0	12.689.816
Boekwaarde	4.426.007	479.833	756.433	414.201	6.076.474

De materiële vaste activa worden volgens de lineaire methode afgeschreven op basis van de verwachte gebruiksduur. Dit leidt tot onderstaande afschrijvingstermijnen:

Bedrijfsgebouwen en –terreinen	3 - 40 jaar
Installaties	3 - 30 jaar
Andere vaste bedrijfsmiddelen	3 - 20 jaar

In 2025 heeft overboeking plaatsgevonden van een deel van de vaste activa. De waarde van voorraad reserveonderdelen van de crashtenders en de voorraad vloeibaar dooimiddel, samen € 65.450, is geherrubriceerd van vaste naar vlottende activa. Er heeft geen aanpassing van de waarde plaatsgevonden. De overboeking van € 1.189.497 in het verloopoverzicht betreft een correctie op de historische verwerking van subsidies voor de baanverlichting en het middenspanningstation. De afschrijvingen en de vrijval van de subsidie zijn opnieuw gepresenteerd in overeenstemming met de gehanteerde berekeningsmethodologie, zodat deze consistent op alle activa is toegepast. Dit heeft geen invloed op de boekwaarde.

3. Financiële vaste activa

Latente belastingvordering

Voor het bepalen van de fiscale positie is een openingsbalans opgesteld, wat de aanleiding was om een latente belastingvordering op te nemen. Deze latentie is in 2017 gevormd ten gunste van het eigen vermogen, en betrof 20% van het waardeverschil van het vastgoed per eind 2016 tussen de balanswaarde en de fiscaal getaxeerde waarde plus 20% van het fiscale verlies over 2016.

Jaarlijks vindt herwaardering van de actieve latentie plaats. Vanuit prudentie is de actieve latentie voor compensabele verliezen reeds in eerdere jaren afgewaardeerd tot nihil. In 2025 was er geen aanleiding tot een mutatie van de latentie vanuit het fiscale resultaat en mogelijke compensabele verliezen. De mutatie over 2025 van € 77.698 die is opgenomen wordt veroorzaakt door het fiscale waarderingsverschil van het vastgoed. De omvang van de compensabele verliezen, inclusief het geschatte fiscale resultaat van 2025, bedraagt € 4,7 mln. Het nominale tarief voor de vennootschapsbelasting van 19% is van toepassing, effectief bedraagt de belastingdruk over 2025 -3,5%.

De post latente belastingvordering is daarmee als volgt samengesteld:

Stand per 1 januari	1.466.235
Mutatie latente belastingvordering 2025	<u>77.698</u>
Stand per 31 december	<u>€ 1.543.933</u>

Vlottende activa

4. Overige voorraden

De voorraden betreffen de-icing vloeistof, dooimiddel, onderdelen rijdend materieel, smeerolie, brandstof en toegangspassen en hebben samen een waarde van € 81.700. Er is geen voorziening op de voorraad getroffen.

5. Vorderingen

Deze post betreft vorderingen met een looptijd korter dan één jaar en is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2025	2024
Handelsdebiteuren	848.349	643.781
Omzetbelasting	144.414	69.895
Te vorderen NEDAB-subsidie	0	91.000
Te vorderen subsidie overige investeringen	139.524	98.793
Te ontvangen rente	52.746	47.421
Overige vorderingen	14.199	10.765
Vooruitbetaald overig	<u>520.806</u>	<u>67.349</u>
	€ 1.720.038	€ 1.029.004

Op de handelsdebiteuren is een voorziening getroffen van € 25.132. Ten opzichte van 2024 is de voorziening in 2025 verhoogd met € 16.885. Het deel van de vorderingen dat naar verwachting een looptijd heeft die langer is dan één jaar, betreft per eind 2025 nihil.

6. Liquide middelen

De liquide middelen bestaan uit de volgende banksaldi:

Per 31 december	2025	2024
- Rabobank	1.495.312	2.091.087
- Kas, kruisposten	<u>3.230</u>	<u>1.172</u>
	€ 1.498.542	€ 2.092.259

Deze saldi betreffen in hoofdzaak spaarsaldi waarvan de looptijd per ultimo 2025 korter is dan 1 jaar. De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde en staan volledig ter vrije beschikking aan de onderneming. Per balansdatum ultimo 2025 geldt voor een bedrag van € 315.160 een opnamebeperking als gevolg van een aankondigingstermijn van 90 dagen.

Eigen vermogen

7. Opgevraagd en gestort kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bestaat uit 12.000 aandelen à € 450 nominaal. Hiervan zijn 9.200 aandelen geplaatst.

Per 31 december	2025
Maatschappelijk kapitaal	5.400.000
In portefeuille	<u>1.260.000</u>
Opgevraagd en gestort kapitaal	<u>€ 4.140.000</u>

De verdeling van het opgevraagd en gestort kapitaal is als volgt:

Per 31 december	2025	
Provincie Groningen	1.242.000	30%
Provincie Drenthe	1.242.000	30%
FB Oranjewoud Participaties B.V.	1.076.400	26%
Groningen Airport Eelde N.V.	<u>579.600</u>	<u>14%</u>
	<u>€ 4.140.000</u>	<u>100%</u>

Het aandelenbelang op eigen boek (14%) is in 2024 van Gemeente Tynaarlo overgenomen en wordt door de vennootschap gehouden met als doel dit in de toekomst bij een nieuwe aandeelhouder te plaatsen.

8. Agio

Groningen Airport Eelde NV ontving van haar aandeelhouders tot en met het jaar 2012 een agiostorting.

9. Overige reserves

In 2025 kende deze reserve het volgende verloop:

	2025	2024
Stand per 1 januari	-2.310.043	-1.961.442
Af: Netto resultaat	<u>-744.959</u>	<u>-348.601</u>
Stand per 31 december	<u>€ -3.055.002</u>	<u>€ -2.310.043</u>

Langlopende schulden

10. Overige langlopende schulden

Dit betreft een vooruit ontvangen vergoeding voor het opstalrecht dat de eigenaar van het zonnepark op de luchthaven in 2020 heeft betaald voor de periode 2020 tot en 2034. Onder de langlopende schulden is het deel van 2027 tot en met 2034 opgenomen. Jaarlijks valt een deel vrij als opbrengst.

	2025	2024
Stand per 1 januari	150.000	165.000
Vrijval opbrengst	<u>-15.000</u>	<u>-15.000</u>
	135.000	150.000
Waarvan kortlopend	<u>15.000</u>	<u>15.000</u>
Stand per 31 december	<u>€ 120.000</u>	<u>€ 135.000</u>

Van de langlopende schulden van € 120.000 heeft een bedrag van € 45.000 betrekking op een looptijd langer dan 5 jaren.

Kortlopende schulden

Alle kortlopende schulden hebben een looptijd korter dan twaalf maanden.

11. Verschuldigde belastingen en premies

Deze post is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2025	2024
Nog af te dragen pensioenpremies	62.272	60.118
Nog af te dragen loonheffingen	<u>297.639</u>	<u>283.362</u>
	<u>€ 359.911</u>	<u>€ 343.480</u>

12. Overige schulden

De post Overige schulden is als volgt samengesteld:

Per 31 december	2025	2024
Energiekosten	66.652	78.852
Advies, controlekosten, verzekeringen	40.304	58.141
Onderhoud, contracten	143.406	89.014
Inleen personeel beveiliging en overig	29.708	37.886
Salarissen, overige personeelskosten	49.185	37.545
Vooruit ontvangen posten / opstalrecht zonnepark	15.000	15.411
Vooruit ontvangen subsidies	950.000	0
Vakantietoeslag en verlofrechten	454.573	419.685
Nog af te dragen vliegbelasting	232.083	271.268
Nog te ontvangen facturen	46.661	11.752
Overige	<u>58.430</u>	<u>29.503</u>
	<u>€ 2.086.002</u>	<u>€ 1.049.057</u>

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Tijdens het vaststellen van de definitieve compensatie van de NOW-regelingen is discussie met de toenmalige accountant en daarna het UWV ontstaan over de interpretatie van de jaarlijkse NEDAB-bijdrage van regionale overheden in relatie tot het omzetbegrip van de NOW-regelingen. Tegen de uitspraak van het UWV op het bezwaar is onsuccesvol beroep aangetekend bij de bestuursrechter. Daarna is begin 2023 hoger beroep bij de Centrale Raad van Beroep aangetekend. Op 6 augustus 2025 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Op 29 april 2026 is uitspraak gedaan. Het beroep slaagt niet; de Centrale Raad van Beroep heeft de uitspraak van de bestuursrechter bevestigd. Daarbij is aangegeven dat voor de NOW-regeling de Minister de nodige vrijheid krijgt om de omzetdefinitie te bepalen en dat de EU-definitie voor staatssteun voor de NEDAB-bijdrage daar niet bij betrokken hoeft te worden. Er was geen potentiële vordering op de balans opgenomen, derhalve zijn er geen financiële gevolgen van deze uitspraak.

Voor het veilig aan boord van een vliegtuig helpen van passagiers die dat niet zelfstandig kunnen, de zogenaamde 'passengers with reduced mobility' (PRM) is een speciaal voertuig beschikbaar. Het bestaande PRM-voertuig is aan vervanging toe, mede gezien het feit dat bij de afhandeling diesel-voertuigen niet langer zijn toegestaan als er emissie loze alternatieven beschikbaar zijn. In dat kader is in 2025 een nieuw elektrisch voertuig besteld voor een bedrag van € 351.950, waar een voorschot voor is betaald van € 105.585 dat op de balans is opgenomen onder de vorderingen ("Vooruitbetaald overig"). De rest van de verplichting, € 246.365, is niet op de balans opgenomen. Er is reeds een huurkoop overeengekomen met een leasemaatschappij, voor 80% van de investering, die in gaat bij levering medio 2026. De financiering van dit voertuig vindt plaats door middel van een speciale PRM-heffing, die met ingang van 2026 is geïntroduceerd en wordt omgeslagen over alle vertrekkende passagiers op basis van verordening EG-1107/2006.

Bij de ontmanteling van de wasplaats op de locatie van de oude brandweerkazerne is PFAS aangetroffen, dat waarschijnlijk verband houdt met het in het verleden spoelen van brandweervoertuigen van fluor houdende blusmiddelen. Deze blusmiddelen worden sinds enkele jaren niet meer gebruikt. Er rust volgens het bevoegd gezag een saneringsverplichting op de aangetroffen vervuiling. Daarnaast heeft in 2025 een breder onderzoek door de Omgevingsdienst Drenthe plaatsgevonden naar (oude) brandweer-oefenplaatsen in de gehele provincie. Op basis van dat onderzoek zijn meerdere plekken op het luchthaventerrein PFAS-verdacht, bijvoorbeeld vanuit een crash uit 1996 en een oefenplaats uit de jaren '80. Er is daarom zowel een saneringsplan opgesteld voor het terrein van de oude brandweerkazerne, als een onderzoeksstrategie voor het gehele luchthaventerrein. Er is onduidelijkheid over de redelijkheid van de zorgplicht voor deze vervuiling, omdat sprake is van verplicht voorgeschreven blusmiddelen en bestrijding van calamiteiten. In 2025 zijn onderzoeken gedaan door de Omgevingsdienst Drenthe, die doorlopen in 2026. Voor het saneringsplan voor de locatie van de oude brandweerkazerne is eind 2025 een saneringsbeschikking afgegeven, die nog niet onherroepelijk is geworden per ultimo 2025. Daarbij is een subsidie voor deze saneringskosten aangevraagd. Er loopt in 2026 een traject om tot een selectie van een aannemer en aanpak van de sanering te komen. Naar verwachting dekt de subsidie de kosten. Er is daarom per ultimo 2025 geen verplichting voor een PFAS sanering op de balans opgenomen.

Eind 2024 is een traject van Europese aanbesteding gestart voor de vervanging van crashtenders (brandweerwagens). De aanbesteding is gewonnen door Ziegler uit Winschoten. In april 2025 is een overeenkomst afgesloten voor de aanschaf van drie brandweervoertuigen. De productie is in het najaar van 2025 gestart, met verwachte levering eind 2026. De totale contractwaarde bedraagt € 2.850.000 exclusief BTW, waar een voorschot van 10% voor is betaald. Het voorschot is opgenomen onder de vooruit betaalde bedragen. Voor het traject is een NEDAB investeringssubsidie beschikbaar van € 2.850.000, waarvan € 950.000 als voorschot is ontvangen in 2025. Dit voorschot is onder de "Vooruit ontvangen subsidies" van de Overige schulden opgenomen. Een aanbetaling die is gedaan van € 285.000, is onder de vorderingen ("Vooruitbetaald overig") opgenomen. Aangezien de gehele investering wordt gesubsidieerd, is de resterende verplichting van € 2.565.000 niet op de balans opgenomen.

Operational Leasing

Op balansdatum werden door de vennootschap vijf auto's geleased, vier personenwagens en een operationeel voertuig, met een resterende looptijd van 0,1 tot 60 maanden en een verplichting (exclusief brandstofvoorschot) van in totaal € 159.372, inclusief één leaseauto in bestelling voor levering begin 2026.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€	53.260
Lease verplichtingen 1-5 jaar	€	<u>106.112</u>
Totaal	€	159.372

Daarnaast vindt nog lease plaats van kopieermachines en koffieautomaten, met een resterende looptijd van 22 tot en met 72 maanden en een verplichting van in totaal € 66.023.

Lease verplichtingen < 1 jaar	€	13.058
Lease verplichtingen 1-5 jaar	€	43.375
Lease verplichtingen > 5 jaar	€	<u>9.590</u>
Totaal	€	66.023

TOELICHTING OP DE WINST- EN VERLIESREKENING

NEDAB-subsidie

In 2025 is een subsidie van lokale overheden beschikbaar van maximaal € 3.726.000, ter dekking van de kosten en investeringen van Niet Economische Diensten van Algemeen Belang (NEDAB). Het betreft de kosten die in het kader van openbare veiligheid gedurende het boekjaar zijn gemaakt, te weten voor brandweer en security. De werkelijke directe en indirecte kosten die in 2025 zijn gemaakt voor brandweer en security bedroegen in totaal € 3.840.038. De gehele NEDAB-exploitatiesubsidie van € 3.726.000 is in mindering gebracht op de gemaakte kosten, en verantwoord onder zowel de personeelskosten, afschrijvingskosten als overige kosten, naar rato van de daadwerkelijke kosten.

13. Havengelden

Deze post is als volgt samengesteld:

	2025	2024
Landingsgelden	1.461.774	1.387.740
Passagiersvergoedingen	1.327.521	1.278.085
Afhandeling	608.113	521.416
Overige havengelden	<u>189.332</u>	<u>171.140</u>
	€ 3.586.740	€ 3.358.381

14. Opbrengst gebouwen en terreinen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2025	2024
Opbrengst gebouwen	314.372	305.364
Opbrengst terreinen	368.755	369.553
Concessies	<u>37.544</u>	<u>51.281</u>
	€ 720.671	€ 726.198

15. Brandstof verkopen

Deze post is als volgt samengesteld:

	2025	2024
Fee Jet-A1 leveringen	229.769	195.909
Fee Av-gas leveringen	7.288	16.353
Fee Mogas-overig	<u>2.594</u>	<u>3.141</u>
	€ 239.651	€ 215.403

16. Overige bedrijfsopbrengsten

Deze post is als volgt samengesteld:

	2025	2024
Opbrengst uit dienstverlening aan derden	32.673	24.758
Opbrengst voorterrein / parkeren	502.943	440.265
Doorberekende administratiekosten	17.552	17.811
Ontvangen boete-rente debiteuren	45.607	62.641
Vrijval saldo subsidie afwateringsproject	0	68.330
Diverse baten	<u>20.068</u>	<u>17.602</u>
	€ 618.843	€ 631.407

In 2013 zijn de baanverlenging en de vernieuwing van de afwatering en riolering in gebruik genomen. In 2023, na afloop van de gebruiksfase van de DBFM overeenkomst die het onderhoud regelde, is aan het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat gevraagd de subsidie definitief vast te stellen. In het verslagjaar 2024 heeft definitieve vaststelling plaatsgevonden. Dit had in 2024 een vrijval (bate) van een bedrag van € 68.330 tot gevolg, die destijds is verantwoord onder de overige bedrijfsopbrengsten. In 2025 was een dergelijke vrijval er niet.

17. Personeelskosten

De specificatie van de personeelskosten luidt als volgt:

	2025	2024
Salarissen	4.168.452	3.958.740
Pensioen lasten	546.236	514.451
Sociale lasten	<u>777.700</u>	<u>723.716</u>
	5.492.388	5.196.907
Inleen security	632.354	577.069
Inleen overig	246.979	153.171
Overige personeelskosten	<u>307.295</u>	<u>376.758</u>
	€ 6.679.016	€ 6.303.905
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-3.005.428</u>	<u>-2.989.836</u>
	€ 3.673.588	€ 3.314.069

Op 31 december 2025 waren 89 werknemers in dienst bij de vennootschap, dat waren er 90 per 31 december 2024. Er waren geen werknemers buiten Nederland werkzaam. Over het boekjaar ging het gemiddeld om het volgende aantal FTE:

	2025	2024
Operationeel	21,7	22,8
Brandweer	28,4	29,2
Commercieel	5,6	4,8
Staf en ondersteuning	8,7	8,1
Inleen overig	<u>1,1</u>	<u>1,0</u>
Medewerkers (in FTE)	<u>65,5</u>	<u>65,9</u>

Het ziekteverzuimpercentage over 2025 bedroeg 2,6%. Over 2024 was dit 4,3%.

De bezoldiging van de bestuurder is niet nader toegelicht op grond van artikel 2:383 lid 1 BW. De bezoldiging van de gezamenlijke commissarissen bedroeg € 15.500 over het boekjaar.

18. Afschrijvingskosten

In 2025 is een bedrag van € 358.376 aan afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie gekomen. Dit bedrag kan als volgt worden toegelicht:

	2025	2024
Afschrijving op:		
Gebouwen en terreinen	1.072.251	1.072.850
Installaties	287.221	292.968
Overige duurzame bedrijfsmiddelen	268.909	296.754
Vergunningen	<u>10.251</u>	<u>10.251</u>
Totaal	1.638.632	1.672.823
Vrijval subsidies	<u>1.057.466</u>	<u>1.053.570</u>
Afschrijvingen	€ 581.166	€ 619.253
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-222.790</u>	<u>-263.992</u>
Afschrijvingen ten laste van het boekjaar	<u>€ 358.376</u>	<u>€ 355.261</u>

19. Overige bedrijfskosten

In deze post wordt onderscheid gemaakt in:

	2025	2024
Onderhoud gebouwen/terreinen	1.025.308	678.106
Nuts voorzieningen	88.875	105.206
Assuranties en belastingen	198.418	178.387
Ontwikkeling- en promotiekosten	196.268	226.388
Advieskosten	212.197	197.688
Overige	<u>786.060</u>	<u>800.386</u>
	2.507.126	2.186.161
Ontvangen NEDAB subsidie	<u>-497.782</u>	<u>-499.681</u>
	<u>€ 2.009.344</u>	<u>€ 1.686.480</u>

De andere soorten kosten die verantwoord zijn onder de “Overige” van de overige bedrijfskosten hebben betrekking op de exploitatie van rijdend materieel, communicatie, administratie- en bureaunkosten, ICT, en reis-, verblijf- en representatiekosten.

20. Rentebaten/-lasten

Deze post bestaat uit:

	2025	2024
Betaalde rente opgenomen krediet	0	-923
Ontvangen rente Rabobank	<u>52.746</u>	<u>47.421</u>
	<u>€ 52.746</u>	<u>€ 46.498</u>



Een Air Ambulance op Groningen Airport Eelde. De luchthaven speelt een belangrijke rol in het vervoer van gespecialiseerde artsen en van organen ten behoeve van het transplantatiecentrum van het Universitair Medisch Centrum Groningen. In 2025 vonden daarvoor 215 vliegbewegingen plaats.

Ondertekening

Eelde, 15 mei 2026

Voor de jaarrekening 2025:

Raad van Commissarissen

M. Boumans, voorzitter

W.J. Mansveld

T.B. de Vries

L.W.J. Kloosterziel

Directie

M.H. de Groot

Overige gegevens

Statutaire regeling omtrent bestemming resultaat

1. De winst is ter beschikking van de algemene vergadering, met dien verstande dat reservering zal plaats hebben, tenzij de algemene vergadering anders besluit.
2. De vennootschap kan aan de aandeelhouders en andere gerechtigden tot de voor uitkering vatbare winst slechts uitkeringen doen voor zover het eigen vermogen groter is dan het gestorte kapitaal en opgevraagde deel van het kapitaal vermeerderd met de reserves die krachtens de wet moeten worden aangehouden.
3. Uitkering van winst geschiedt na de vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.
4. De vennootschap mag tussentijds slechts uitkeringen doen, indien de gang van zaken dit toestaat en aan het vereiste van lid 2 is voldaan.
5. Aan de vennootschap vindt geen winstuitkering op eigen aandelen plaats.
6. De algemene vergadering kan besluiten dat dividend anders dan in geld wordt uitgekeerd.



Aan de aandeelhouders en de raad van commissarissen van Groningen Airport Eelde N.V.

CONTROLEVERKLARING ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

A. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen jaarrekening 2025

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2025 van Groningen Airport Eelde N.V. te Eelde gecontroleerd. Naar ons oordeel geeft de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van Groningen Airport Eelde N.V. op 31 december 2025 en van het resultaat over 2025 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

De jaarrekening bestaat uit:

1. de balans per 31 december 2025;
2. de winst- en verliesrekening over 2025;
3. het kasstroomoverzicht en
4. de toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Groningen Airport Eelde N.V. zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controleinformatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Informatie ter ondersteuning van ons oordeel

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moet in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

Controleaanpak continuïteit

Wij vestigen de aandacht op de continuïteitsparagraaf in de toelichting bij de jaarrekening op bladzijde 37. Het management geeft aan dat de markt voor passagiersluchtvaart gevoelig is voor economische en geopolitieke ontwikkelingen, maar een sterke en groeiende vraag kent. Een sterke solvabiliteit en liquiditeit waarborgen de continuïteit van de onderneming. Daarbij hebben de aandeelhouders zich verbonden met Groningen Airport Eelde door middel van de vaststelling van de langdurige NEDAB-subsidie. Het management heeft haar jaarrekening opgesteld in de continuïteitsveronderstelling en dat zij haar activiteiten in de nabije toekomst zal uitbreiden, gezien eerdergenoemde argumenten.



Gezien de mogelijke significante impact op de jaarrekening als geheel, hebben wij een significant risico met betrekking tot de continuïteit vastgesteld. Om de geschiktheid van de veronderstellingen van het management te beoordelen, hebben wij het continuïteitsbeginsel voor de periode van de komende 12 maanden na het opstellen van de jaarrekening geëvalueerd, met inbegrip van de evaluatie van de doeltreffendheid van de plannen van het management om de continuïteitsrisico's te identificeren en maatregelen te nemen om de continuïteit van de onderneming te waarborgen en door te beoordelen of deze elementen en risico's voldoende zijn toegelicht.

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Ten behoeve van het continuïteitsrisico zijn wij nagaan of de continuïteitsbeoordeling van het management alle relevante informatie bevat waarvan wij naar aanleiding van onze controle kennis hebben genomen, navraag doen bij het management over de belangrijkste veronderstellingen van het management die ten grondslag liggen aan hun continuïteitsbeoordeling en nagaan of het management gebeurtenissen of omstandigheden heeft geïdentificeerd die significante twijfel doen rijzen over het vermogen van de entiteit om haar continuïteit te waarborgen. Aanvullend hebben wij de volgende werkzaamheden verricht:

- het beoordelen van de visie en strategie 2024 – 2033 in relatie tot de status van het luchthavenbesluit en het inwinnen van inlichtingen bij het management over de gehanteerde uitgangspunten en ingenomen standpunten;
- het analyseren van de verwachte cashflow voor de komende twaalf maanden;
- beoordelen van de meest recente tussentijdse cijfers en
- het doen van navraag bij het management naar hun kennis van continuïteitsrisico's buiten de periode van de beoordeling door het management.

Op basis van onze controlewerkzaamheden zoals hierboven vermeld, hebben wij vastgesteld dat Groningen Airport Eelde N.V. afhankelijk is van de NEDAB-subsidie om kostendekkend te kunnen opereren. Op het moment van afgeven van controleverklaring is de NEDAB-subsidie voor boekjaar 2026 reeds verleend.

Op basis van de door ons uitgevoerde werkzaamheden zijn wij het eens met de continuïteitsveronderstelling, op basis waarvan het management haar jaarrekening heeft opgesteld.

Controleaanpak frauderisico's

1. Het risico dat het managementmaatregelen van interne beheersing doorbreekt.

Omschrijving van het onderkend frauderisico

Het bestuur bevindt zich in een unieke positie binnen de onderneming om administratieve vastleggingen te manipuleren en fraudeleuze financiële overzichten op te stellen door interne beheersmaatregelen te doorbreken, die anderzijds effectief lijken te werken.



Wij besteden bij de controle aandacht aan het risico van het doorbreken van maatregelen van interne beheersing door het bestuur bij:

- journaalposten en andere aanpassingen die tijdens het opstellen van de jaarrekening zijn gemaakt;
- boekingen die buiten het normale proces worden opgesteld rondom balansdatum;
- posten die onderhevig zijn aan schattingselementen en veronderstellingen van het management en
- controle van de jaarlijkse berekening en verantwoording van de NEDAB-subsidie in de jaarrekening.

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Voor de controle van het onderkende frauderisico hebben wij de opzet en het bestaan van de primaire processen voor het genereren en verwerken van journaalposten en het maken van schattingen gecontroleerd, uitgaande van een risico op doorbreking van dat proces.

Wij hebben het proces rondom de totstandkoming van financiële verslaggeving beoordeeld.

Wij hebben werkzaamheden verricht ten aanzien van journaalposten op basis van vooraf gedefinieerde risicocriteria; waaronder memoriaalboekingen in de omzetverantwoording en verantwoorde kosten.

Door middel van het gebruik van data-analyse hebben wij werkzaamheden verricht op journaalposten, welke op basis van vooraf gedefinieerde fraude indicatoren nader zijn gecontroleerd. Naast een detailcontrole op memoriaalboekingen is gedurende de controle gekeken naar significante transacties buiten de operationele bedrijfsvoering om.

Daarnaast hebben wij werkzaamheden verricht ten aanzien van de belangrijkste schattingselementen in de jaarrekening, waarbij specifiek is gekeken naar uitgangspunten en veronderstellingen omtrent de potentiële verrekenbaarheid van de fiscale compensabele verliezen.

Op basis van onze werkzaamheden hebben wij geen indicatie op fraudeleuze boekingen of een vermoeden van fraudeleus handelen als gevolg van het doorbreken van de interne beheersing door het management.

2. Het risico ten aanzien van fraude in de opbrengstverantwoording

Omschrijving van het onderkende frauderisico

Wij onderkennen een niet weerlegbaar vermoeden dat er sprake is van een tendens bij het bestuur tot het flatteren van de opbrengstverantwoording. Deze tendens vertaalt zich in een risico op de nauwkeurigheid van de omzet in de jaarrekening. Dit risico uit zich in de mogelijkheid tot het aanpassen van tarieven, niet nauwkeurig verantwoorden van facturen of onjuiste afgrenzing van omzet.



Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Wij hebben de opzet en het bestaan geëvalueerd van de interne beheersing in de processen rondom de havengelden en de opbrengsten uit erfpacht en huuropbrengsten. Naast het evalueren van de van de interne beheersing zijn de beheersingsmaatregelen van de klant beoordeeld. Om het risico ten aanzien van fraude in de opbrengstverantwoording af te dekken, hebben wij de volgende controlewerkzaamheden uitgevoerd:

Werkzaamheden ten aanzien van de nauwkeurigheid van de verantwoorde havengelden:

- controle van de charteropbrengsten middels data-analyse, op basis van een export uit Airlink;
- steekproef op de nauwkeurigheid van de opbrengst havengelden met achterliggende brondocumentatie;
- controleberekening van de omzet lesgelden van de KLS;
- controle van creditfacturen van opvolgend boekjaar.

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude in de opbrengstverantwoording.

3. Het risico dat er misbruik wordt gemaakt van toegekende betalingsbevoegdheden

Binnen de betalingsomgeving is de statutair directeur bevoegd tot het zelfstandig uitvoeren van betalingen. Dit leidt tot een verhoogd frauderisico van misbruik van de betalingsbevoegdheden. Wij besteden bij de controle aandacht aan het risico van functievermenging in het betalingsverkeer.

Controlewerkzaamheden en waarnemingen

Wij hebben de opzet en het bestaan van het proces betalingsverkeer vastgesteld en aan de hand van een overzicht van de betalingsrechten van de bank vastgesteld dat de bevoegdheden voor het doen van zelfstandige betalingen aanwezig zijn bij de statutair directeur. Om het risico ten aanzien van fraude in het betalingsverkeer af te dekken, hebben wij de volgende controlewerkzaamheden uitgevoerd:

- analyse op de betalingsbestanden van de bank (CAMT bestanden);
- deelwaarneming op overige kosten en juistheid IBAN;
- fraude-script (COS 240 analyse).

Onze werkzaamheden hebben niet geleid tot specifieke aanwijzingen voor fraude of vermoedens van fraude in het betalingsverkeer.

B. Verklaring over de in het jaarverslag opgenomen andere informatie

Het jaarverslag omvat andere informatie, naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij. Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie:

- met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat;
- alle informatie bevat die op grond van Titel 9 Boek 2 BW is vereist voor het bestuursverslag en de overige gegevens.



Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in Titel 9 Boek 2 BW en de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van het bestuursverslag en de overige gegevens in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

C. Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het bestuur en de raad van commissarissen voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. In dit kader is het bestuur verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur afwegen of de onderneming in staat is om haar werkzaamheden in continuïteit voort te zetten. Op grond van genoemd verslaggevingsstelsel moet het bestuur de jaarrekening opmaken op basis van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuur het voornemen heeft om de vennootschap te liquideren of de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of als beëindiging het enige realistische alternatief is. Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten, toelichten in de jaarrekening.

De raad van commissarissen is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de vennootschap.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel. Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate, maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.



Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het; opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de entiteit;
- het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan;
- het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is. Daarnaast het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de onderneming haar bedrijfsactiviteiten in continuïteit kan voortzetten. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een onderneming haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen en
- het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met de raad van commissarissen onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Drachten, 1 juni 2026

Bentacera Registeraccountants B.V.

T.A. Schurer RA